

COMMUNITY PLANNING REVIEW
REVUE CANADIENNE D'URBANISME
Vol. XIII — No. 3 AUTUMN 1963

VIE DES



DIRECTION, RÉDACTION, ADMINISTRATION
C.P. 606, Place d'Armes, Montréal, Canada
3480, Chemin de la Côte-des-Neiges
Tél.: WE. 7-7262

We are very pleased to bring to your kind attention "Vie des Arts". This magazine is published quarterly.

Besides contributing to general information in the arts, it puts forward the art treasures of Canada; moreover, it fosters Canadian artists who have achieved an authentic expression. Full colour reproductions are numerous.

"Vie des Arts" adds a genuine touch to art publication by bringing forth a new outlook in art.

Your patronage would be greatly appreciated.

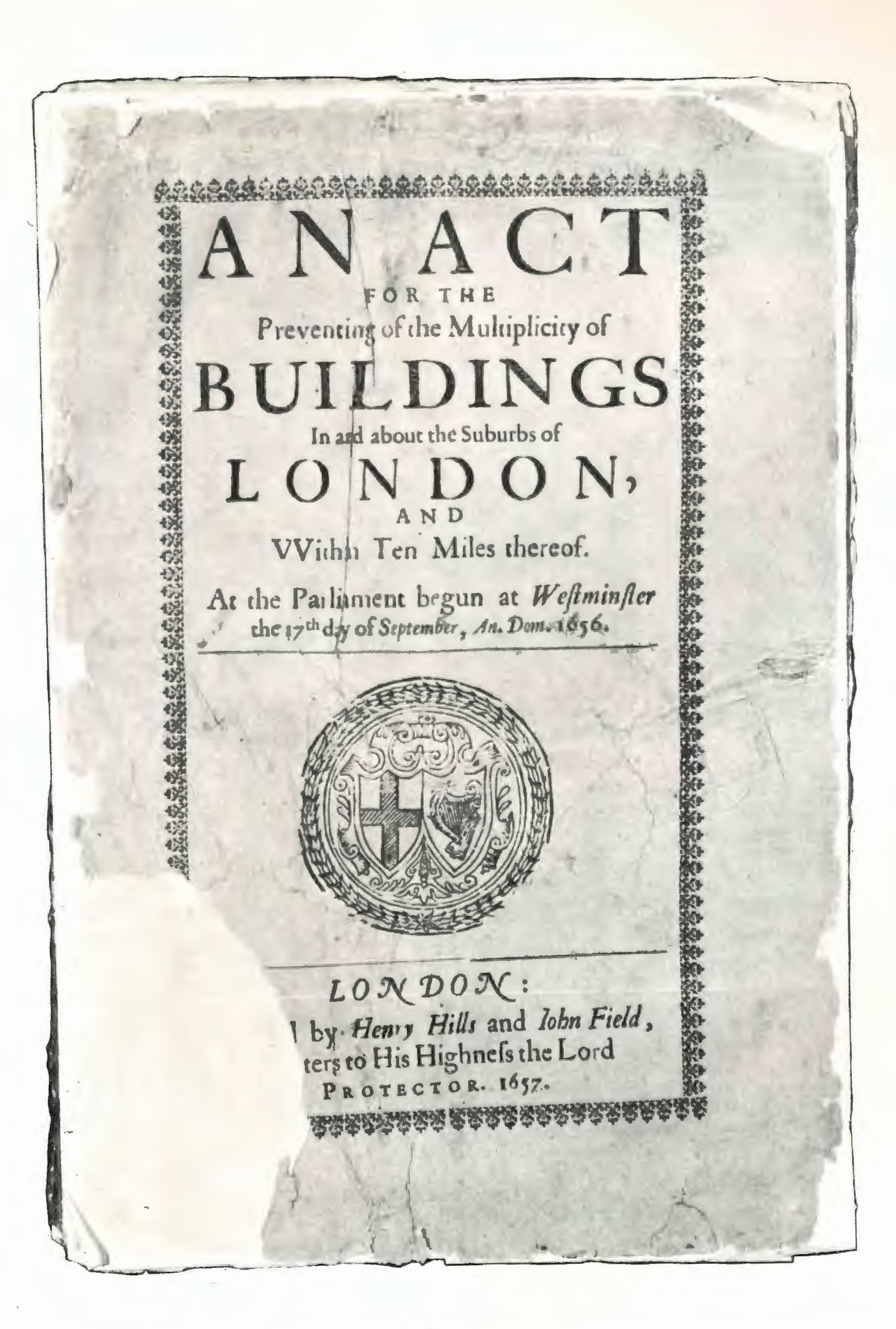
Nous avons l'honneur de vous présenter "Vie des Arts". Notre revue, paraît quatre fois par an.

En plus d'apporter sa contribution à la connaissance des arts en général, "Vie des Arts" fait connaître les trésors du Canada, sa vie artistique et ceux de ses artistes qu'elle estime de valeur authentique.

Les articles sont illustrés de nombreuses reproductions en couleur et en blanc et noir.

"Vie des Arts" complète le tour d'horizon des arts. L'accueil sympathique que nous pourrions recevoir de vous serait hautement apprécié.

One year	$ 4.00	Un an	$ 4.00
		Deux ans	$ 7.00
Two years	$ 7.00	Abonnement de soutien (3 ans)	$15.00
		Abonnement-propagande =	
Supporting subscription (3 years)	$15.00	5 abonnements pour	$16.00



AN ACT

FOR THE

Preventing of the Multiplicity of

BUILDINGS

In and about the Suburbs of

LONDON,

AND

VVithin Ten Miles thereof.

At the Parliament begun at *Weſtminſter* the 17th day of *September*, *An. Dom.* 1656.

LONDON:

... by *Henry Hills* and *John Field*,

...ters to His Highneſs the Lord

PROTECTOR. 1657.

L'urbanisme en 1657.
Loi pour empêcher la multiplicité des édifices dans Londres et sa banlieue.
Collection Jacques Simard



COMMUNITY PLANNING REVIEW
REVUE CANADIENNE D'URBANISME

VOLUME XIII

NUMBER 3

CONTENTS — SOMMAIRE

Published by the Community Planning Association of Canada. Opinions expressed herein are not necessarily those of the Association, Permission to reproduce material from the magazine may be obtained by writing to the Editor. Authorized as second class mail by the Post Office Department, Ottawa. Printed at the Runge Press Ltd.—Ottawa. Listed in the Canadian Index to Periodicals and Documentary Films. Individual membership in CPAC, including annual subscription: $5.00; subscription only: $3.00; single copies: 75c.

Publié par l'Association Canadienne d'Urbanisme. Les opinions exprimées dans cette publication ne sont pas nécessairement celles de l'Association. Le droit de reproduction doit être obtenu en s'adressant au Rédacteur. Autorisé comme envoi de 2e. classe, Ministère des Postes, Ottawa. Imprimé à Runge Press Ltd.—Ottawa. Membre particulier, y compris un abonnement annuel: $5.00; abonnement seulement: $3.00; chaque exemplaire: 75c.



Marc-Aurèle FORTIN
Paysage de Sainte-Rose
Huile. 43" × 35"
Collection du
Séminaire de JOLIETTE

On retrouve toujours dans un visage, une demarche, les marques d'une nation, d'un climat, d'une famille. Une première prise de contact confirme, normalement, l'observateur dans ses conjonctures: il associe d'instinct un peuple à ses manières, ses vêtements, sa gastronomie, son architecture, son urbanisme. A notre époque de normalisation à tendance globale on reconnait toujours une maison japonaise, une rue espagnole (entendons ces éléments dans leur expression contemporaine): c'est à travers le régionalisme qu'on atteint à l'universalisme. Cette "géographie de l'architecture" est la source indispensable qui alimente sans jamais se tarir le sol dont le visage urbaine en sera l'épanouissement humain. L'existence de ce phénomène n'est d'ailleurs pas d'aujourd'hui: le monde hellénistique, l'empire romain, les mystiques romane et gothique se sont

POUR UN ART URBAIN . . .

étendus sur le monde connu de leur temps. Dans le flux et reflux des influences, un même style a trouvé sa voie en autant de variantes que de forces génératrices dues aux groupes ethniques qui ont assimilé puis fait servir ces propositions à leurs fins. Ces forces existent toujours; on doit s'en servir comme forces absorbantes et résultantes.

La province de Québec, dès sa naissance, à reçu des marques de première qualité, façonnées par une lutte soutenue d'arrache pied contre les forces environnantes. Il en est sorti une expression intimement liée aux qualités intrinsèques du groupe ethnique, expression qui devrait (il n'est jamais trop tard) non seulement se conserver mais se déployer dans le sens de ces qualités fondamentales. On peut les déceler simplement en étudiant le cadastre, la construction, l'architecture et le mobilier de cette période d'établissement: harmonie rigoureuse, clarté; amour des textures dépouillées mais généreuses; sens des proportions sensibles dans la simplicité et le dynamisme des formes; variété dans l'unité.

Que reste-t-il, dans la "Belle Province", de ces villages que les spéculateurs, les marchands d'auvents ou les distributeurs de produits de petit commerce ont camouflé d'une housse affligeante de banalité et de mauvais goûtî dégradation systématique qui reflète l'abandon de nos qualités les plus précieuses, laisser aller, confusion; clichés d'urbanisme ou d'architecture les plus anonymes auquels nous ne pouvons plus, soit ignorance soit indifférence, insufler l'esprit qui avait façonné le territoire selon ce caractère si particulier à la province de Québec.

Il faut repenser l'urbanisme et l'architecture selon des données dictées par des études et des observations axées sur nous-mêmes avec une âme d'humaniste-poète, forte des techniques et des moyens matériels acquis (comme dans la danse, le mécanisme du mouvement une fois assimilé doit s'effacer pour exprimer l'envol rythmé vers les cimes de la beauté).

A la Baie saint-Paul, ou ailleurs, regardons en éliminant les dégradations, le site, la situation, la topographie; l'arrivée au village, la rue principale. On y retrouve cette recherche ou cet accord tacite des formes générales et des matériaux; cette liberté d'implantation par rapport au tracé de la rue déterminé par les accidents du sol. D'instinct, ces données ont engendré un esprit à proprement parler québecois qu'il faut s'évertuer de conserver, dans l'application d'un modelage organisé où les techniques les plus avancées doivent s'appliquer: coeur de la ville, centres sociaux et culturels ou commerciaux, unités de voisinage, etc.

Quoi de plus humain et de plus authentique que de sentir un mouvement harmonieux de toitures ou de terrasses — tel un champ be blé sur une terre vallonnée — d'où émergent les signaux de la ville? Il n'est aucunement question ici de sentimentalité, de romantisme ou de retour vain sur le passé, mais d'une conception saine d'art urbain où l'esprit et les sens contribuent à façonner le visage d'un groupe ethnique qui soit le véritable reflet de son art de vivre, en lui indiquant au besoin le chemin si pour les raisons les plus variées il l'a perdu. Une nation qui se pique d'avoir sa culture propre en littérature, en art, en science, ne doit jamais perdre de vue ses horizons qui doivent avoir un profil, reflet de son âme et de ses émotions tactiles.

Claude Beaulieu
architecte et urbaniste

REFLET D'UN ART DE VIVRE

A POSSIBLE PROGRAMME FOR THE PRESERVATIO

COMMENT CONSERVER ET R

John Bland
B.Arch., A.R.I.B.A. - A.M.T.P.I.C.

We all know that the City of Quebec is a place of great historic interest in the civilization of America and particularly in our own cultural development both French and British. Here there are many souvenirs of the heroic men and women whose humanity and spiritual values have sustained the generations who followed them and whose stories have become our legends of determination and courage.

Here the great institutions of the Church, the care for the sick, education, government, justice, and the enterprises of trade and trades have flourished, and have become lively memorials to their founders. Particular figures and great deeds have been marked by monuments. Records have been preserved in libraries and archives. Relics have been stored away in museums. In fact care and reverence have been shown to such a degree that none can accuse Quebecers of being negligent in cherishing their heritage. Nevertheless a question can be asked whether more need be done to keep alive a sense of the past in physical ways, and it is in this rather special area that I am going to make a few suggestions.

Quebec is fortunate in having a most characterful site that is difficult to alter, and circumstances in the past have required buildings to be strongly built to endure at all; so the vast changes that have come about through its recent development have not obliterated its early form to anything like the extent that the 18th century Montreal and New York have been erased. So much has survived in Quebec it has become increasingly unique among all American cities. Now it is not only a place of immense significance to Canadians but countless numbers of Americans have an interest and affection for it as well, making it all the more necessary that the greatest care should be taken with its preservation.

The problem therefore which confronts the city, centres about the question, how can its essential character be conserved without restricting its demanding contemporary life? How can Quebec grow to be a prosperous and beautiful modern city while preserving something more than the faded prints of its first three centuries of development?



The lower Town circa 1880. In the foreground, right, the Chevalier Hotel.

La basse Ville vers 1880. Au premier plan, à droite, l'hôtel Chevalier. (Archives du Séminaire de Québec)

N AND RESTORATION OF
ESTAURER LA VILLE DE



Nous sommes tous conscients que la ville de Québec présente un fonds d'histoire important de la civilisation de l'Amérique et particulièrement de notre développement culturel français ou anglais. Souvenirs de ces hommes, de ces femmes héroïques dont l'humanité et la spiritualité ont façonné les générations de leurs descendants et qui sont devenus le modèle d'une détermination et d'un courage légendaires.

Les grandes institutions que sont l'Eglise, le soin des malades, l'éducation, le gouvernement, la justice, les entreprises du commerce, des métiers, tout cela était florissant, monuments vivants à leurs créateurs. De fait, certaines grandes figures, certains actes importants ont leur monument; l'histoire est conservée dans les archives et les bibliothèques; les objets sont entassés dans les musées.

Le soin et le respect du passé sont si bien démontrés qu'on ne pourra jamais accuser les Québécois de négligence au sujet de leur patrimoine. Tout de même on peut se demander s'il ne faut pas faire plus encore pour préserver l'esprit du passé sous ses traits matériels. Voilà un aspect particulier du problème où je voudrais faire quelques suggestions.

Québec a l'avantage d'être dans un site caractéristique, difficile à changer et les circonstances du passé ont exigé une construction solide pour pouvoir résister aux difficultés; si bien que les grands changements nécessités par le développement moderne de la ville n'ont pas réussi à effacer sa forme première; sûrement pas autant que le firent les ouvrages du XVIIIè siècle à Montréal ou à New-York. Il en reste assez à Québec pour que cette ville devienne de plus en plus unique parmi toutes les villes américaines. Ce n'est pas seulement un endroit qui signifie beaucoup pour les Canadiens; un grand nombre d'Américains y éprouvent eux aussi de l'intérêt et de l'affection à son égard, ce qui rend d'autant plus nécessaires les soins apportés pour sa conservation.

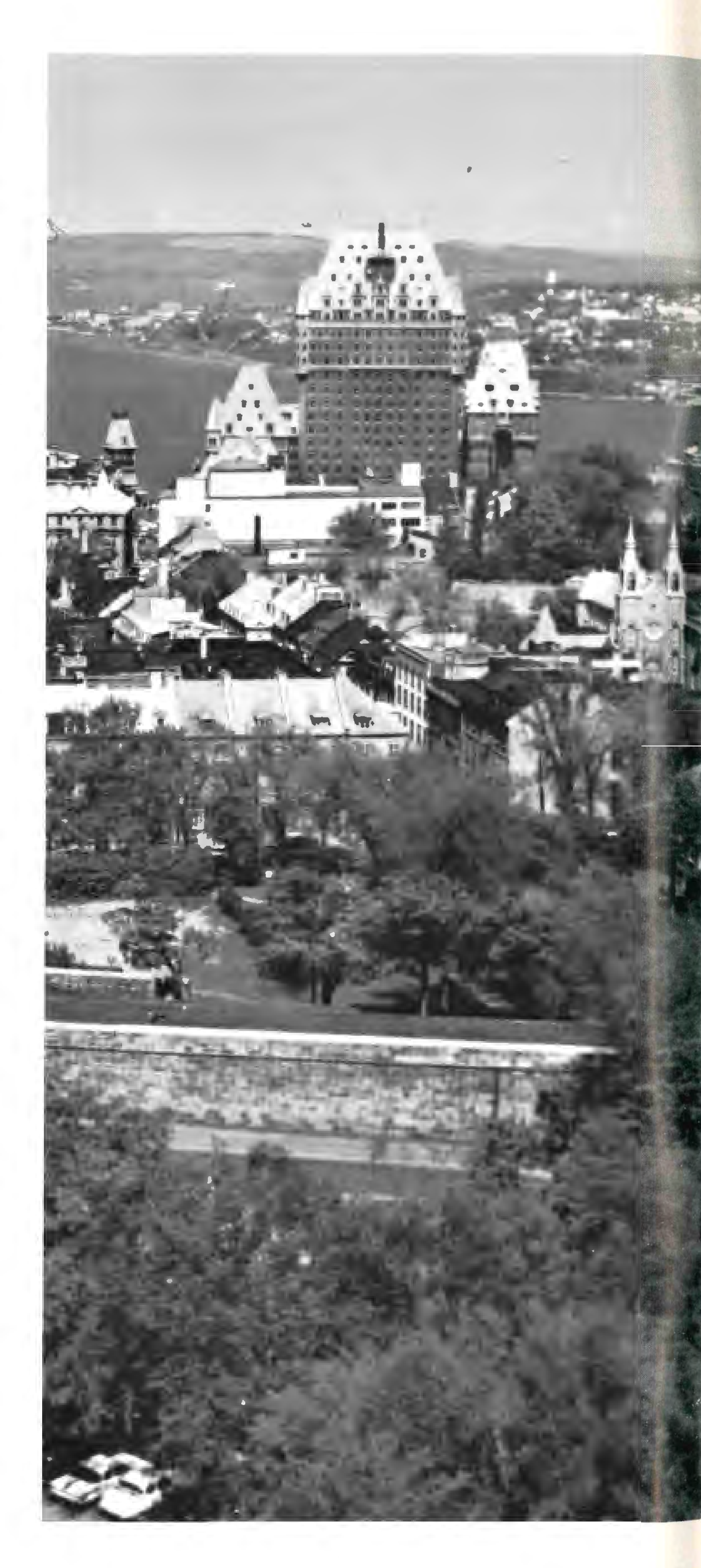
Le problème fondamental consiste à savoir comment retenir l'essence de son caractère sans endiguer l'essor d'une vie moderne exigeante. Comment Québec peut-elle devenir une ville prospère, belle et moderne tout en conservant plus que les vieilles gravures fanées illustrant les trois premiers siècles de son développement?

To solve this problem sympathy, patience and goodwill will be needed in large measure and it is in this area that I would like to outline a number of considerations which seem to me to be essential parts of a possible solution. It seems to me that preservation, imaginative planning, improvement in a pictorial sense and some reconstruction will be involved.

First I suggest a policy with respect to preservation. Here more than most places both a sense and a technique for preservation must be developed. This does not mean that everything no matter what should be preserved at all costs, nor does it mean that only things of some historic importance must be saved. A taste and discrimination in these matters need to be developed. Many things should be preserved because they are interesting and beautiful even though they may not have been known to be associated with any historic person or event. Some attractive old buildings particularly in groups need to be saved, not only because they are irreplaceable examples containing a savour of the past but because they are still good dwellings or shops, and if properly maintained, can provide a satisfactory income by catering to the interests of citizens and visitors. In my opinion everything of the 17th and 18th centuries and first half of the 19th century should be preserved by law and only removed or altered after the most careful consideration. To do this effectively, techniques for preservation need to be developed which would be workable physically, financially and legally.

For example at the Hôpital Général, which must be the first home for the aged in America, there is a portion of the building that was already old when the hospital was formed in the 17th century. In this part the sisters have their refectory which has panelled walls and furniture that had belonged formerly to the Récollets. It is quite likely the oldest continuously occupied room in America besides being a very beautiful room. The sisters who have preserved it so well should not lack a single technical device that could be supplied to protect it from any kind of accidental destruction in the future.

The Historical Monuments Commission of the Province and the National Historic Sites Board of the Federal Government who have demonstrated their



Aerial view of Chateau Frontenac. Behind the trees, to the right, the corner of d'Auteuil and Saint-Louis Street, which stretches towards the Chateau. Photo by Driscoll, Quebec.

Vue aérienne sur le Château Frontenac. Derrière les arbres, à droite, l'angle de la rue d'Auteuil et de la rue Saint-Louis; celle-ci se prolonge vers le "Château". (Office provincial de publicité) photo Driscoll, Québec.



Place d'Armes and houses on Saint-Louis Street, circa 1875. These houses were demolished in 1910 for the building of Chateau Frontenac. Picture of Louis-Prudent Vallée.

La place d'Armes et le maisons de la rue Saint-Louis vers 1875. Ces maisons ont été démolies en 1910 pour la construction du "Château Frontenac". Photo Louis-Prudent Vallée (Inventaire des Oeuvres d'Art). Photo Office du Film du Québec.

On ne peut résoudre ce problème sans sympathie, sans patience et sans bonne volonté; c'est dans ce sens que je voudrais esquisser certaines considérations qui me semblent être à la base d'une solution possible. Conservation, urbanisme créateur, améliorations visuelles, rénovation, voilà ce qui, d'après moi, est essentiel.

Je suggére tout d'abord une politique de conservation. Ici, plus que partout ailleurs, un sens et une technique de la conservation doivent se développer; ce qui ne veut pas dire que n'importe quoi doit être conservé à tout prix, pas plus qu'on ne doit sauver que ce qui a une importance historique. Un goût sûr et un bon jugement doivent compter. Il faut conserver beaucoup de choses parce qu'elles sont intéressantes et belles, même si elles n'ont rien à voir avec un personnage ou un événement de l'histoire. Il faut sauver certains édifices attrayants surtout en groupes, non pas seulement parce qu'ils sont des illustrations irremplaçables de la saveur du passé mais plutôt parce qu'ils sont encore bons comme demeures ou comme ateliers; bien entretenus ils peuvent rapporter un revenu intéressant et cultiver l'intérêt des citoyens et des visiteurs. D'après moi, tout ce qui appartient aux XVIIè, XVIIIè siècles et la première moitié du XIXè devrait être conservé de par une loi, et démoli ou altéré seulement après considération sérieuse. Pour réussir dans cet esprit il faut développer des techniques de conservation pratiques du point de vue matériel, financier et légal.

Par exemple, à l'Hôpital Général, qui doit bien être le premier asile pour les vieux en Amérique, on trouve une partie de l'édifice qui était déjà ancien quand on fonda l'hôpital au XVIIè siècle. C'est dans cet endroit que les soeurs ont leur réfectoire avec ses murs lambrissés et ses meubles qui avaient appartenu aux Récollets. Il est probable que c'est la pièce la plus ancienne dont l'usage a été ininterrompu, sans compter qu'elle est très belle. Les soeurs qui l'ont si bien entre-

ability in preserving a few beautiful buildings like the Chevalier House and Maillou House should not lack the most generous public grants for the extension of their work.

Finally the government should be encouraged or pressed if necessary to provide the legal procedure and funds for compensation necessary to prevent an unsympathetic owner of a beautiful or historic house from altering it in some ugly way or taking it down for any reason.

The skill, finances and legal procedures are necessary for a programme of preservation. All three can be obtained easily if enough people feel it is worth doing.

The next task is a planning policy or the consideration of properly adapting and modifying the city for continued growth and development. Being sure that the important surviving fragments of early days can be preserved, attention could be directed to this aspect which may well be the most important part of the programme to achieve a great city.

Plans for the city, for the port, for greater Quebec and the region are the concern of various commissions. To save the character of Quebec must be made a prominent part of their considerations. To do so, plans must be exceedingly bold in concept yet properly integrated to be achievable step by step. In my opinion plans should call for an entirely new business centre where great modern buildings could be constructed with freedom and where the needs of men as well as their vehicles could be accommodated with ease. Thereby the whole of the old city within the walls and the lower town could become a special area for a variety of cultural purposes including accommodations of the most varied and interesting kind for visitors. To propose the whole of old Quebec be a museum would be tiresome and uninteresting, but to attempt to provide it with all the facilities it needs to remain the centre is impossible. The old city could be a place where most people would walk about, where there would be public service vehicles on the principal streets and taxis could circulate freely but where there would be little provision for private cars. Nothing should be spared to make it an attractive place to be. As at present, it could contain churches, schools, museums, theatres, restaurants, shops, hotels, pensions, clubs, consulates, residences and so on, which could easily occupy all of the old area, maintaining its life and values. Even now the city within the walls largely fulfills this role very well. On the other hand where it seems most inadequate something else is being attempted which ought not to be there.





The Cathedral and the Market Place, circa 1880. Picture by L. P. Vallée.

La cathédrale et la place du Marché vers 1880. Photo L. P. Vallée. (Archives du Séminaire de Québec)

The same, to-day.

La même vue, aujourd'hui. (Office provincial de publicité). Photo Office du Film du Québec.

About 80 or 90 years ago the Government wisely moved to a new centre outside the walls where it has had room to expand and where there is still room for even greater development. This new development has enhanced Quebec, but if it had occurred on or nearby its old site, it would likely have damaged the old city and been itself cramped and unsatisfactory. Perhaps near the government area space could be provided for the vast office buildings needed by the business world. Or possibly a huge rehabilitation could be commenced along the banks of the St. Charles for a new commercial city centre. Wherever the proper place for such development should be, we do know that the scale of modern commercial buildings makes them incongruous in relation to the spires and picturesque chimneys of the old city. The Château Frontenac and Price House

tenue devraient avoir accès aux moyens techniques essentiels pour la conserver contre toute possibilité de destruction accidentelle dans l'avenir.

La Commission des Monuments Historiques de la Province et la Commission des sites et des monuments historiques du Canada qui ont démontré leur capacité en sauvant quelques beaux édifices comme la maison Chevalier et la maison Maillou devraient avoir les fonds publics nécessaires pour étendre leur oeuvre.

Enfin, le gouvernement doit être encouragé et même poussé si nécessaire à prévoir les procédures légales et les fonds de compensation requis pour empêcher le propriétaire non sympathique d'une maison belle ou historique de la remodeler d'une façon laide ou de la démolir pour quelque raison que ce soit.

La technique, les finances, les procédures légales, tout cela est nécessaire pour une politique de conservation; cela est à notre portée si nous sommes assez nombreux pour en sentir l'importance.

Le but suivant consiste dans une politique d'urbanisme, soit l'adaptation ou la modification de la ville pour permettre sa croissance et son développement. Assurés que les fragments importants qui nous restent du passé peuvent être conservés, l'attention doit se river sur cet aspect qui pourrait bien être le plus important du programme pour l'élaboration d'une grande ville.

Houses on Saint-Louis Street, north side.
Maisons rue Saint-Louis, côté nord. (Inventaire des Oeuvres d'Art).



Les plans de la ville, du port, du Québec métropolitain et régional sont la responsabilité de diverses commissions. Sauver le caractère de Québec doit être une de leurs premières considérations. Pour le réaliser, la conception des plans doit être extrêmement osée tout en demeurant possible progressivement. J'estime que les plans devraient indiquer une aire commerciale entièrement nouvelle où de grands édifices s'élèveraient à l'aise et où les besoins de l'homme comme de son véhicule seraient prévus. De cette façon, toute la vieille ville à l'intérieur des murs, comme la basse-ville, deviendraient des endroits spécialisés pour divers intérêts culturels et comprendraient des installations variées et goûtées des visiteurs. La totalité du vieux Québec comme musée serait monotone et sans intérêt mais essayer de lui donner toutes les facilités essentielles pour qu'elle soit le centre de la ville est impossible. On imagine la vieille ville comme un endroit où les gens marchent, où on y trouve bien les véhicules publics sur les rues principales avec les taxis mais ou il n'y a que peu de place pour les voitures privées. Tout doit concourir à en faire un endroit invitant. Dans son présent état, on y verrait églises, écoles, musées, théâtres, restaurants, boutiques, hôtels, pensions, clubs, consulats, résidences, etc. ce qui couvrirait pratiquement tout l'espace de la vieille partie, lui donnant une vie et de l'intérêt. Déjà la ville à l'intérieur des murs remplit assez bien ce rôle. Mais là où elle ne joue pas son rôle on y a introduit du nouveau qui ne devrait pas s'y trouver.

Il y a 80 ou 90 ans le gouvernement avec sagesse s'est déplacé à l'extérieur des murs où il a pu se développer et où l'espace est encore suffisant pour s'étendre. Cet essor a amélioré Québec mais on s'imagine combien grand eut été le dommage à la vieille ville si on s'était contenté de l'ancien site déjà à l'étroit et mal adapté. On peut imaginer dans les environs du site gouvernemental, de grands édifices nécessaires au monde des affaires. On pourrait aussi commencer un vaste projet de réaménagement le long de la rivière St-Charles pour un nouveau centre commercial. Quel que soit le site choisi pour un tel développement, il faut bien réaliser que l'échelle des édifices commerciaux modernes s'accorde fort mal avec les clochers et les cheminées pittoresques de la vieille ville. Le Château Frontenac et l'édifice Price dessinés pour être pittoresques de profil s'accordent assez bien, mais le nouvel Hôtel-Dieu et les vastes conciergeries sont des exemples horribles du manque de rapport entre ces édifices massifs et l'échelle des maisons du XVIIIè et

designed to be picturesque in profile, fit the scene fairly well, but the new Hôtel Dieu and some of the large apartment houses are examples of how horrid bulky new buildings can be in relation to the scale of the 18th and 19th century houses. In my opinion every argument points to the need of separating the big scale new buildings from the small scale old ones. To a considerable extent, decentralization is going on as evidenced by new Insurance Company buildings on the Grande Allée; new shopping centres on the outskirts, the new University centre and many of the city hospitals in the suburbs. The port as well has spread up and down the shore and it seems right that only the passenger river boats should retain their familiar moorings at the foot of the cliff.

Modern warehouses, factories and railway yards need also to be accommodated in a spacious way and in my opinion their cramped and possibly inefficient sites within the confines of the old lower town should be written off. All of this is the concern of the town planners who are already busy developing proposals. We must encourage them to make big plans because miserable stop-gap arrangements will make the problem worse and more difficult to resolve in the end.



The fundamental objective is the preservation of the old city as an active part of an unlimited greater city.

My third point is, that with assurance that plans are being made for a well ordered modern city, and that there are facilities to preserve the best of the old work, attention should be focussed upon improvement in a frankly pictorial sense. Painters have always loved the rich and varied form of Quebec yet in their work they select and eliminate elements of the landscape in

Chevalier Hotel, built in 1752 by Pierre Renaud, architect and master mason. This picture was taken before the restoration.

Hôtel Chevalier construit en 1752 par Pierre Renaud, architecte et maître-maçon. Cette photo date d'avant la restauration. (Inventaire des Oeuvres d'Art). Service de ciné-photographie, Québec.



Detail of picture, pages 6-7, showing the Chevalier Hotel in the forefront.

Détail de la photo pages 6-7 montrant l'hôtel Chevalier au premier plan.



du XIXè siècles. A mon avis, tous les arguments démontrent la nécessité d'isoler les édifices neufs à échelle massive de l'échelle délicate des anciennes constructions. Jusqu'à un certain point, la décentralisation se fait: voyez les nouvelles compagnies d'assurances sur la Grande Allée, les centres d'achat en périphérie, le centre universitaire et plusieurs hôpitaux dans les banlieues. Quant au port, il s'est allongé le long de la rive et il semble juste que seuls les bateaux fluviaux à passagers conservent leur quai au pied du promontoire.

Les entrepôts modernes, les manufactures, les cours de triage des chemins de fer exigent aussi un espace adéquat et je me demande si leur site exigu et probablement inefficace dans la basse-ville ne devrait pas être abandonné. Tout ceci regarde les urbanistes de la ville qui sont en ce moment à l'oeuvre. Il faut les encourager à penser de grands plans parce que les demi-mesures comme les palliatifs minables ne font qu'augmenter le problème et le rendre encore moins soluble à la fin. Le but principal est de conserver la vieille ville comme partie vivante d'une ville dont la dimension n'est pas limitée.

Mon troisième point est que si l'on a l'assurance de plans suffisants pour faire une ville bien ordonnée,





Hôtel-Dieu, modern version. ▲
Hôtel-Dieu, version moderne.

◀ Houses on Saint-Jean Street.
Maisons rue Saint-Jean. Curieux voisinage.



Houses at the corner of Saint-Jean and d'Auteuil Streets where the Banque du Commerce now stands. Demolished in 1898. Photo from the album of J. P. Lemieux.

Maisons sises à l'angle des rues Saint-Jean et d'Auteuil là où est aujourd'hui la Banque du Commerce. Démolies en 1898. Photographie tirée de l'album de Jean-Paul Lemieux. (Inventaire des Oeuvres d'Art)

making their compositions. It is in this sense that improvements could be undertaken in the old city. Here is where the painter's eyes is needed in the removal of a few ugly buildings, signs, tanks, overhead wires and so on. Huge improvements could be brought about by clearing away a relatively few things, adding a little colour, planting trees, vines or flowers where foliage would be effective, improving the texture of steps and pavements and reconsidering the street lighting. This is urban maintenance. It could be done street by street or square by square. The picture of what is seen from point to point would define what might be done at any given time. The effect of this treatment could be immediately rewarding. For example St. Louis Street, except for a few nasty signs and one or two incongruous buildings, is one of the most picturesque streets in America. Likewise, the Place Royale has extraordinary charm in spite of a few aggressively ugly upper stories on otherwise handsome old buildings, crude paving and artless street lighting. Imagine what could be done to it by someone with a sense of design, a little money and a free hand. Here in Quebec there are men with the imagination and skill to do this sort of thing. It seems to me that they deserve all the support that can be given them. Moreover this type of improvement would likely repay all the effort and money expended many times in the increase of the tourist trade alone, to say nothing of the pleasure such improvement would provide citizens and others who have an affection for Quebec.

In New Orleans one hundred blocks of dilapidated buildings, the Vieux Carré, has become lively and desirable through careful improvement of this variety. Large parts of Philadelphia, Georgetown, Baltimore, Boston and Providence have been revived successfully in precisely this way. Yet none of these places has anything like the character of Quebec. The possibility of such improvement in Quebec is not a dream. The Federal Government has the power to make generous grants, and none can doubt the interest of the Quebec Government. It only needs someone to begin.

que l'on possède les facilités pour conserver le meilleur dans l'ancienne ville, il faut s'orienter franchement vers une amélioration de ce qui frappe l'oeil. Les peintres ont toujours eu de l'affection pour la variété et la qualité de la forme à Québec et cependant dans leurs toiles ils choisissent ou éliminent certains éléments du paysage. C'est dans ce sens qu'on pourrait améliorer la vieille ville. C'est ici que l'oeil du peintre décèlera ce qu'il faut enlever, édifices laids, enseignes, réservoirs, fils aériens, etc. De spectaculaires améliorations suivraient l'élimination de relativement peu de choses, l'addition d'un peu de couleur, la plantation d'arbres, vignes ou fleurs là où le feuillage serait avantageux, la réfection de la matière des marches, des surfaces des rues et des trottoirs et l'étude de l'éclairage des rues. Ceci n'est que de l'entretien municipal. On pourrait l'entreprendre rue par rue, bloc par bloc. L'image qui se développe d'un point de vue à l'autre définit ce qu'il y a à faire plus loin. L'effet d'un tel traitement pourrait avoir valeur de choc. Par exemple,



Houses on Saint-Pierre Street.

Maisons rue Saint-Pierre avec l'échappée vers le fleuve Saint-Laurent. (Office provincial de publicité)



Saint-Louis Street. Commissariat House built by Jean Maillou, circa 1720, and enlarged eastward around 1790.

Rue Saint-Louis. Maison du Commissariat construite par Jean Maillou vers 1720 et agrandie à l'est vers 1790. (Inventaire des Oeuvres d'Art). Photo Office du Film du Québec.



Front door of the former house of Jacques Crémazie, 60 Saint-Louis Street.

Porte d'entrée de l'ancienne maison de Jacques Crémazie, No. 60, rue Saint-Louis. Une texture de la rue.

Lastly a necessary part in the development of the Quebec that we would all like to see but perhaps the most difficult, requiring the greatest skill and the expenditure of a lot of money, is the total reconstruction of a number of minor buildings to complete street scenes or to link together groups of buildings that have been unhappily separated. This work requires patient research, the careful training of artisans sometimes involving the rediscovery of lost skills. There is one thing that we can be sure about in reconstruction — it is not worth doing unless it is done superlatively. A bad reconstruction could be amusing and even picturesque but not more. An over elaborate one could be misleading and damaging to the genuine survivals. Reconstructions must be just right and this can be achieved only with the utmost care and expert advice. In Quebec there is the beginning of investigations along this line in the Comité pour la Conservation des Monuments et Sites Historiques, and if I understand its objectives correctly it is going to attempt something of this sort very well. It will take time and the support of many people but the result, I am sure, will be fascinating and may well rekindle an aspect of the history of Quebec and some of its major figures that have very nearly been forgotten.

Québec, seen from Lévis, circa 1836. Probably the work of an itinerant English artist.

Québec vu de Lévis, vers 1836. Probablement l'oeuvre d'un artiste anglais de passage à Québec. (Inventaire des Oeuvres d'Art). Service de ciné-photographie, Québec.

Québec. A picture by L. P. Vallée, circa 1865.

Québec. Photographie de L. P. Vallée vers 1865. (Archives du Séminaire de Québec)



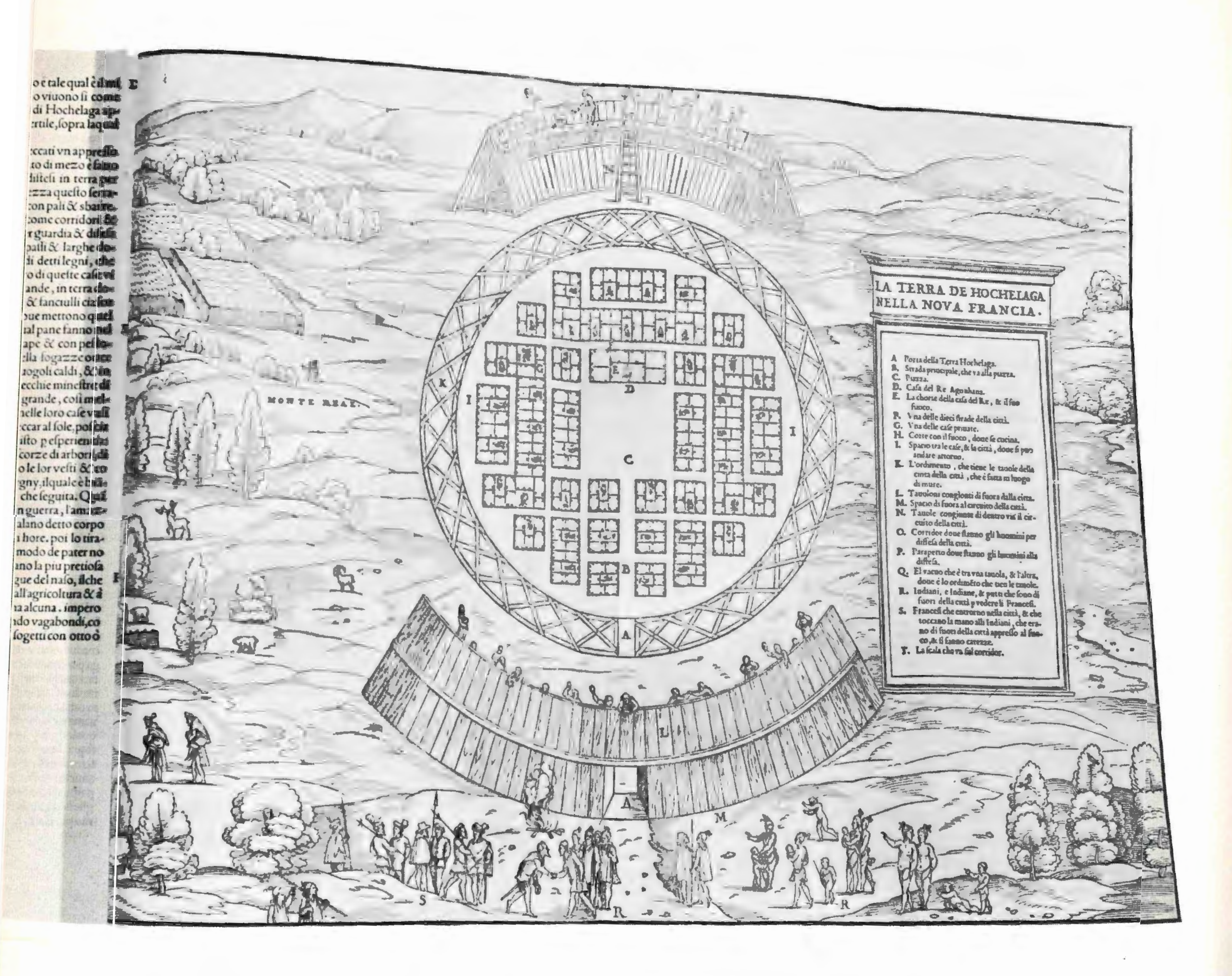
la rue St-Louis, si on fait exception pour quelques enseignes néfastes et quelques édifices déplacés, est une des rues les plus pittoresques d'Amérique. De même la Place Royale a un charme extraordinaire malgré quelques étages fort laids dans des maisons par ailleurs fort respectables, malgré un mauvais pavé, un éclairage grossier. Imaginez ce que quelqu'un avec un sens des proportions pourrait faire avec un peu d'argent et la liberté d'agir. On trouve dans le Québec les hommes doués de cette imagination et de l'habileté pour réussir de tels projets. Il me semble qu'ils méritent tout l'aide qu'on peut leur donner. Mieux encore, il est probable que ce genre d'amélioration serait plusieurs fois remboursé par l'accroissement du tourisme sans compter le plaisir qu'en retireraient tous ceux qui ont de l'affection pour Québec.

A la Nouvelle-Orléans, cent blocs de vieilles bâtisses dilapidées, le Vieux Carré, est devenu intéressant et désirable avec des améliorations du même genre. Des tranches importantes de Philadelphie, Georgetown, Baltimore, Boston et Providence ont été revalorisées précisément de cette façon. Et, fait à noter, aucun de ces endroits ne possédait le caractère de Québec. La possibilité d'une telle valorisation pour Québec ne tient pas du rêve. Le gouvernement fédéral a le pouvoir de donner une aide généreuse et personne de saurait douter de l'intérêt du gouvernement de Québec. Il ne manque que quelqu'un pour attacher le grelot.

Enfin, une partie essentielle du développement physique de Québec que tous voudraient voir mais peut-être le plus difficile à réaliser, exigeant une grande adresse et beaucoup d'argent, est la reconstruction complète de quelques grandes bâtisses qui sont disparues et l'édification de certaines constructions de moindre importance pour parfaire le coup d'oeil des rues ou pour relier certains édifices qui malheureusement ont été séparés de l'ensemble. Ce genre de travail exige une recherche patiente, l'entrainement d'artisans qui sauraient restaurer certaines habiletés perdues. Il y a une chose essentielle dans la restauration; elle ne vaut rien à moins d'être parfaite. Une piètre restauration peut être amusante et parfois pittoresque, mais c'est tout; une restauration trop poussée peut conduire en erreur et dévaloriser des édifices authentiques. La restauration doit être juste ce qu'il faut, ce qui ne se réussit qu'avec le plus grand soin et les conseils d'experts. Dans le Québec, on commence les recherches au Comité pour la Conservation des Monuments historiques et si j'en juge par ses intentions on réussira fort bien un tel travail. Cela ne se fera pas du jour au lendemain mais les résultats, j'en suis certain, seront fascinants et pourraient bien raviver l'intérêt dans un aspect de l'histoire de Québec et dans certains personnages importants qui sont presque tombés dans l'oubli.

Québec to-day.
Québec aujourd'hui.





Carte de Hochelaga en Nouvelle-France intitulée "Parte incognita" et plan de Montréal – par Giovanni Battista Ramusio (1485-1557) (Cité de Montréal).

Map of Hochelaga in New France by Giovanni Battista. This drawing of the Indian village is the first known plan of Montreal published in MDLVI (1556) and was marked "Parte incognita". (City of Montreal).

MONTREAL, VILLE PORTUAIRE
MONTREAL, HARBOUR-CITY
1535-1867

DU XVIème AU XVIIIème SIECLE

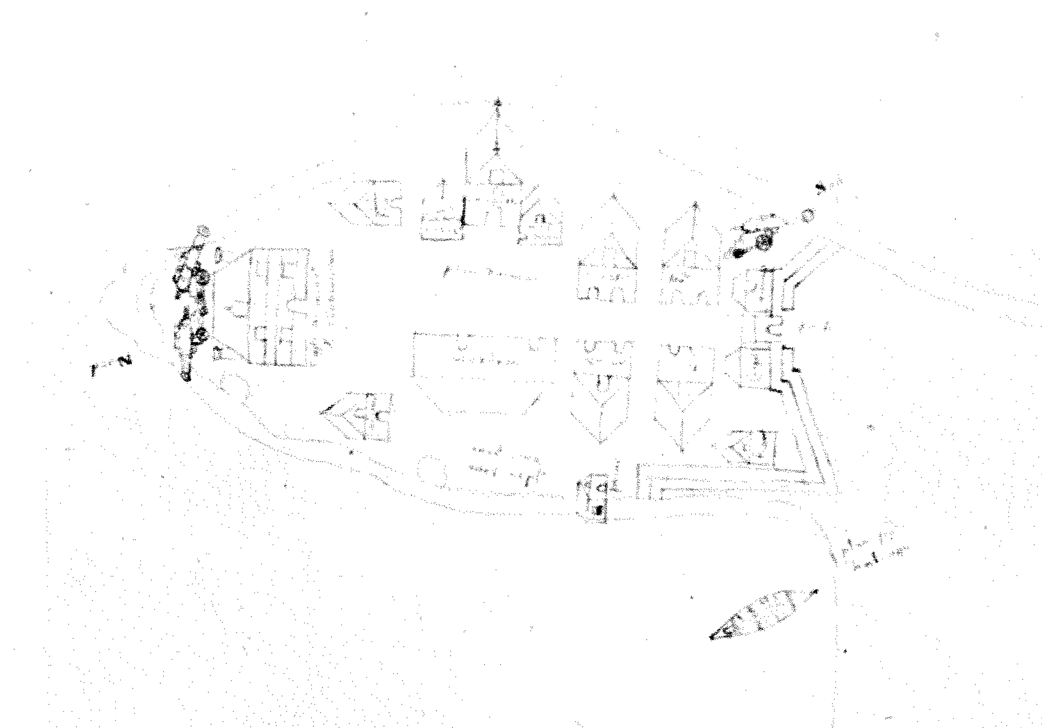
EN AMERIQUE DU NORD, LES COLONS-PIONNIERS SE FONT CITADINS

Evidemment, cette évolution s'est effectuée au cours de nombreuses années, mais si l'on en croit l'histoire en images de Montréal telle qu'elle a été présentée au Musée des Beaux-Arts, sept générations de Français ont fait du camp de Hochelaga une ville dont les archives cadastrales sont très bien illustrées de notes personnelles des gens qui, de 1542 à 1700, ont travaillé sans relâche.

Certes, ce n'est pas l'histoire légendaire de Romulus ou de Vercingétorix, mais c'est beaucoup mieux, dans un genre tout-à-fait différent.

Les conquérants qui venaient ici évangéliser les sauvages parvinrent à établir un noyau de civilisation chrétienne au bord du tout-puissant Saint Laurent.

Entre la rive Nord du fleuve et la montagne royale s'est développée la colonie qui a élargi de décade en décade ses enceintes et une ville urbanisée était née au 18ème siècle avec ses fortifications.

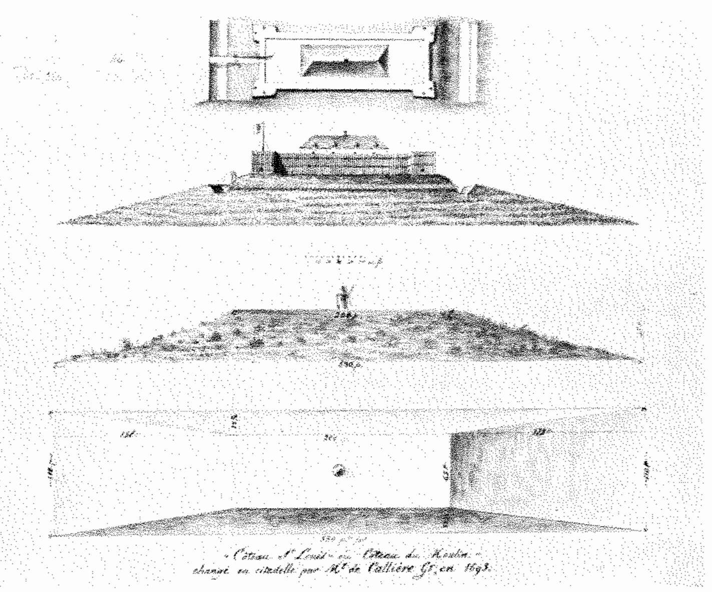


Plan original de la colonie française établie en 1642 sur les rives du Saint Laurent — lieu dit "Ville Marie". Auteur présumé: Bourdon. (Redpath Library, McGill University).

Original plan of the first settlement of Ville Marie—Circa 1642—said to be by Bourdon. (Redpath Library, McGill University).

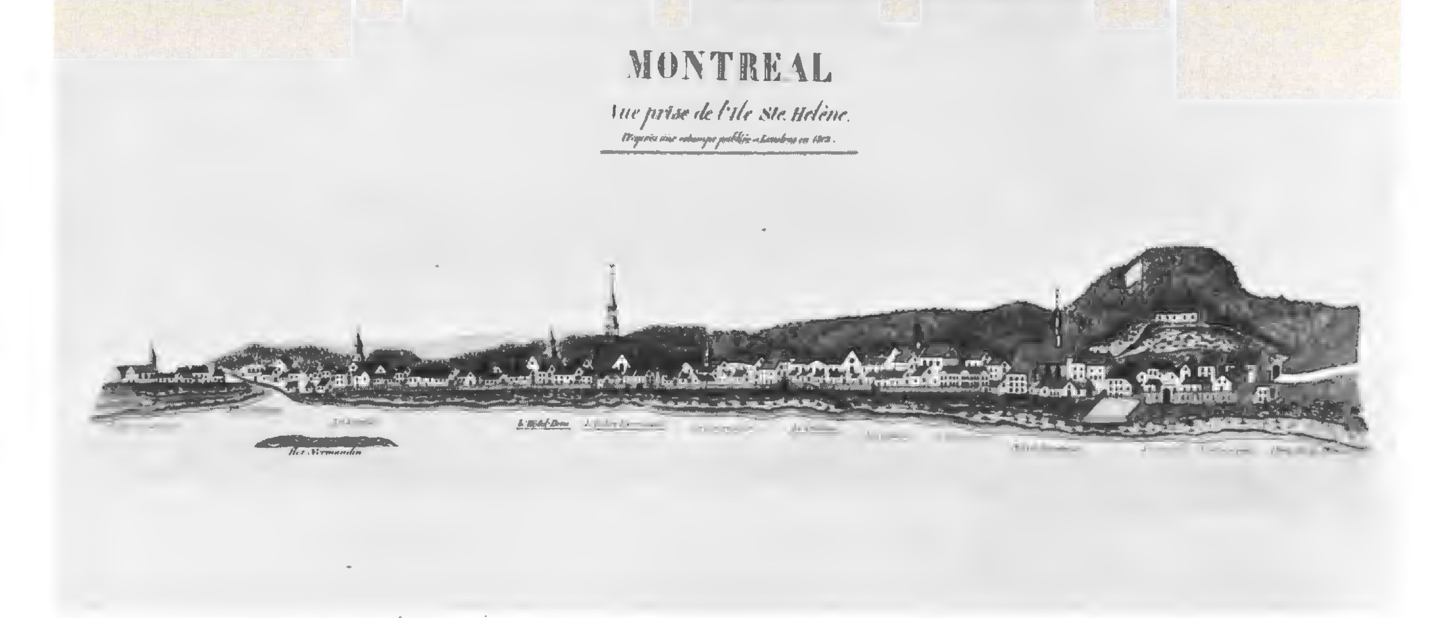
Ancienne citadelle de Montréal — Dessin de Duncan — Aquarelle (Archives Séminaire de Québec).

"St Louis Hill" or "Windmill Hill" on which Mr de Callière, Governor in 1693 built his fort. — By Duncan. (Séminaire de Québec).



Ancienne citadelle de Montréal — Aquarelle — James Duncan (Archives Séminaire de Québec).

Old fort of Montreal — Watercolor by J. Duncan (Séminaire de Québec).



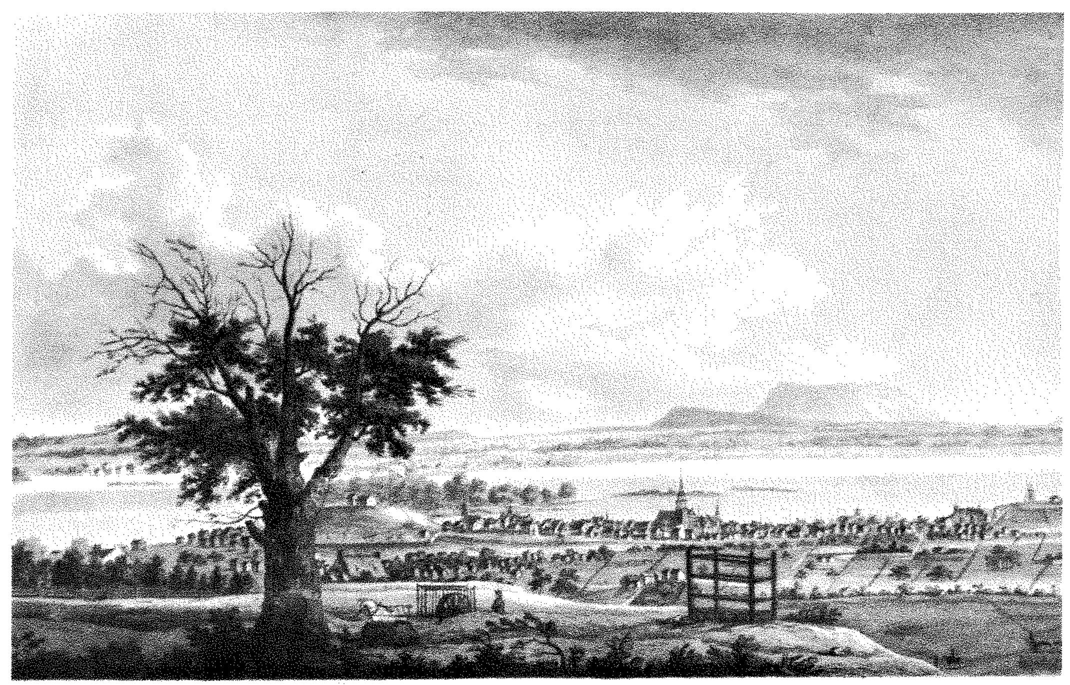
Vue de Montréal, prise de l'Ile Ste-Hélène, d'après une estampe publiée à Londres en 1803.

A view of Montreal, from St. Helen's Island. Engraving published in London in 1803.

Plan de la Ville et des fortifications de Montréal, ou Ville-Marie au Canada, par Thomas Jefferys — en 1758 (Cité de Montréal).

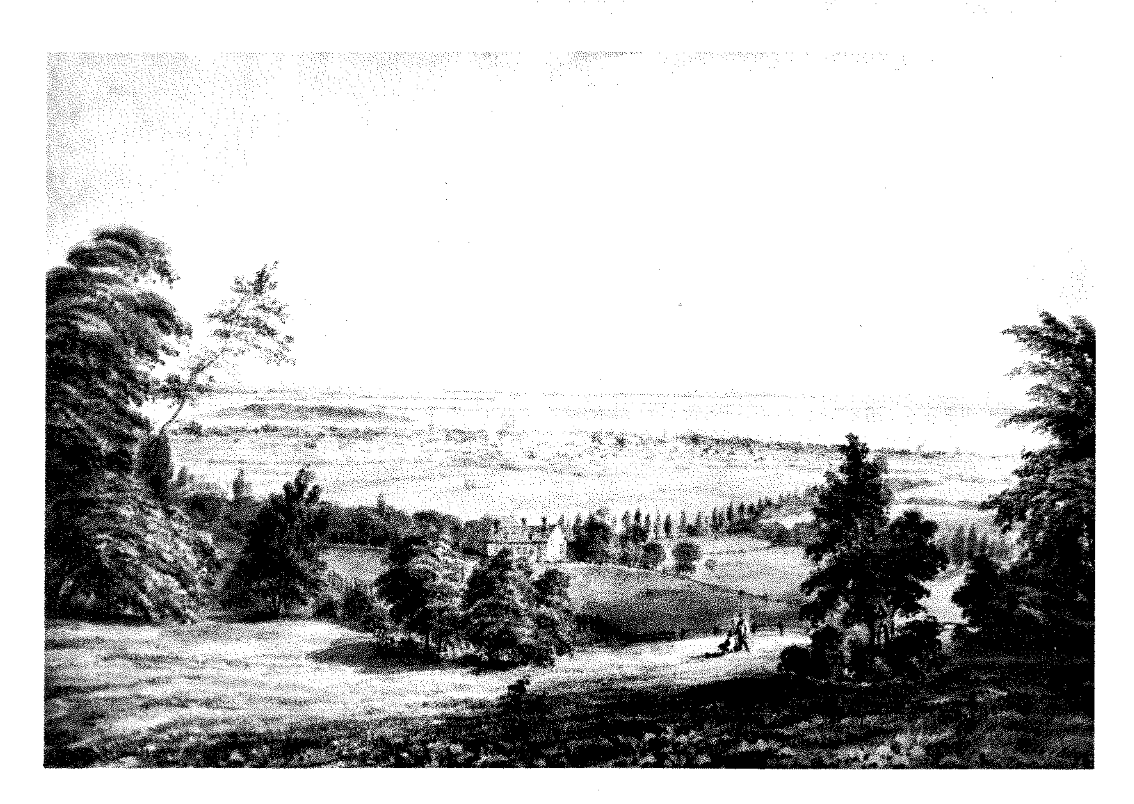
Plan of the town and fortifications of Montreal, or Ville Marie in Canada — 1758, by Thomas Jefferys (City of Montreal).

THE RIVER
ST. LAURENCE



Vue de l'Est de la Ville de Montréal — 1803 — par R. Dillon.

East view of the City of Montreal — 1803, by R. Dillon.



Vue de Montréal, prise de la montagne, par J. Duncan.

Montreal Harbour and St. Helen's Island from the Mountain. Watercolour probably by J. Duncan — Circa 1830.

Montréal, vu de la montagne — huile sur toile — J. Duncan, vers 1825.

Montreal, view from the Mountain — by J. Duncan, 1825. Oil.



Le Port de Montréal en 1841 — Cokesmythe.

Montreal Harbour 1841 — Cokesmythe.



LE XXème SIECLE! . . .

Nous n'avons pas cru devoir ajouter à la série de photos documentaires des images du Montréal contemporain que tout le monde peut voir et que bien peu de gens connaissent. C'est le passé, la jeunesse, l'adolescence de cette grande métropole que nous avons voulu vous présenter, avec son port qui a fait Montréal.

Du bord de l'eau, la vie s'est accrochée, enracinée, et a poussé vers l'intérieur de l'île. La vie a conquis la montagne, elle l'a contournée et dépassée aujourd'hui.

La ville s'étend. Partout, elle envahit tous les horizons, elle grandit et son ciel est encombré; là-haut, à travers les trous parallèles des rues verticales, on aperçoit encore la montagne verte et l'on peut imaginer combien la nature était belle il y a cent ans. Tout est devenu fonctionnel, les gratte-ciel, les autoroutes, les canyons, les milliers de voitures automobiles qui grincent sur l'asphalte.

Les arbres des parcs et des avenues disparaissent . . . l'eau est polluée . . . et l'on dit que nos ancêtres vivaient mal et que tout ça, aujourd'hui, c'est le confort et que ces formes géométriques, ces masses de béton, c'est de l'Art . . .

Qu'en penseraient Maisonneuve, Champlain, Lasalle, et Viger?



Montréal et le St-Laurent vus de la montagne — par Whitefield.

Montreal and St. Lawrence River, from the Mountain — Drawn from nature by E. Whitefield.

Ainsi donc, nous avons assisté, petit à petit, à l'agonie de bien des sites et vieilles maisons historiques à Montréal. On les a remplacés par de magnifiques monstres d'acier, d'aluminium et de béton pré-contraint . . . Bravo!

On a même réussi à déblayer de vieux quartiers tout entiers, afin d'y niveler le terrain pour recevoir des douzaines d'automobiles de tous styles que l'on parque "de 9 h. am à 5 h. pm", et nous avons vu s'ériger un peu partout des immeubles agrémentés de plazzas en bon béton bien solide et bien dur . . . avec de l'asphalte tout autour.

Je me rappelle la démolition partielle de l'Hôtel Windsor qui avait attiré beaucoup de curieux. Il y avait même des touristes qui s'attroupaient et regardaient . . . Chose curieuse, les démolisseurs se nommaient "Beaver"! Moi qui avais toujours cru que les castors construisaient . . .

Quelqu'un dit à côté de moi : "Comme c'est bizarre de constater combien ces "Américains" dépensent d'argent tous les 15, 20 ou 30 ans à démolir ce que leurs pères avaient construit. En Europe, nous essayons au contraire d'attirer les badauds et les touristes par nos monuments historiques et nos vieux quartiers que nous maintenons en bon état, parce que nous pensons malgré tout que le passé peut aider les gens du présent à construire le futur."

Evidemment, si des Canadiens ont pu s'offusquer de s'entendre étiqueter Américains, ce n'était que parce que les méthodes américaines de démolition et de construction ont envahi notre pays. Il est cruel et, permettez l'expression, il est même idiot de devoir admettre que l'on n'apprécie pas suffisamment notre histoire que pour plonger la main dans la poche et en retirer les dollars qui permettraient la restauration et l'entretien des vieux quartiers historiques de la métropole du Canada.

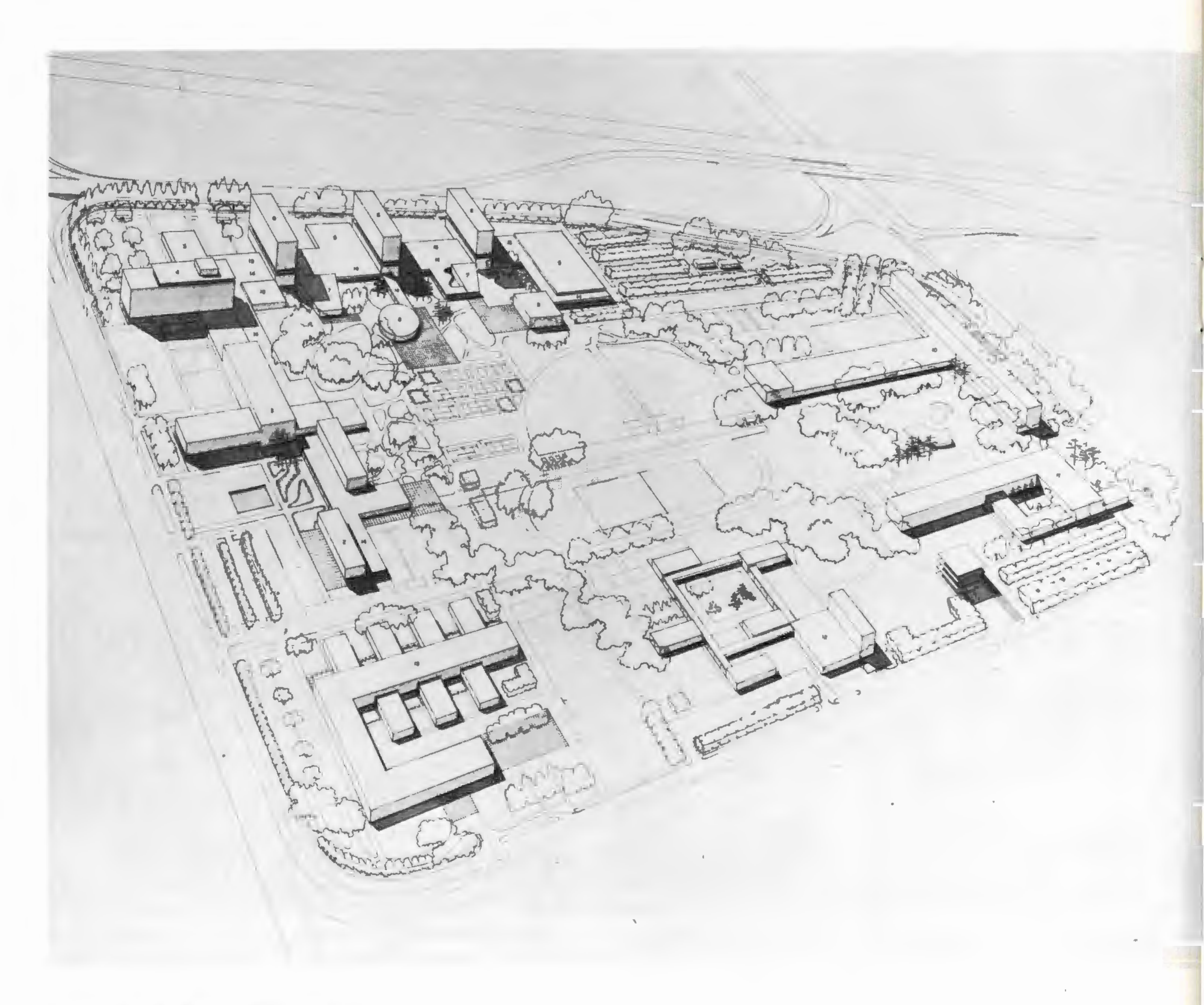
Sauvez donc la maison de McTavish, parce que si l'on peut y construire un "pigeon hole", je ne m'étonnerais pas du tout, si Dieu me prête vie, de constater qu'en 1985, il y aura un autre pigeon hole dans la Basilique Notre-Dame, place d'Armes, et de beaux "parkings" là où se dresse aujourd'hui l'église de Notre-Dame-de-Bon-Secours.

Ah! Vraiment, que ce sera beau!

Evidemment, nous comprenons que les gens sont pressés de nos jours, qu'il est plus important de construire des tas d'autoroutes, de highways, de by-ways, et d'expressways, pour que des millions d'automobilistes puissent se dépêcher, venant de Dieu sait où, et aboutissant vraisemblablement à "nulle part", puisque, pour finir, il n'y aura plus place que pour ce que les Américains appellent la "can of worms".

J. C. Bourguignon
(Conseil du Port de Montréal)

Photos "Vie des Arts" et L. Morin



Perspective du Centre Civique de Tracy

1—Hôtel de Ville
2—Administrations provinciale et fédérale
3—Centre culturel
4—Hôtels et restaurants
5—Super-marchés
6—Immeubles
7—Cinémas
8—Restaurant
9—Restaurant et piscine couverte
10—Ecoles secondaires jumelées
11—Ecole normale régionale
12—High school
13—Institut de technologie
14—Galerie couverte
15—Boutiques

RECHERCHE DU CONCEPT

d'Aménagement d'un centre civique de ville moyenne au Québec.

par Georges Robert — Urbaniste

Les villes qu'il nous a été donné d'étudier dans la province de Québec présentent des caractères très hétérogènes.

Certaines, les plus anciennes, Trois-Rivières, St-Jean, montrent des caractéristiques distinctes qui permettent de les classer d'emblée dans les villes à structures profondément marquées et à forte personnalité.

Leur grande âge, leur histoire riche en évènements sociaux, économiques, les ont lentement modelées.

Une étude approfondie de leur morphologie permet de déceler une organisation "biologique" extrêmement saine, leurs diverses fonctions sont parfaitement localisées, les liens entre les éléments de ce grand corps solidement établis l'équilibre général de l'ancienne partie relativement bon, une charpente solide, des organes vieillis, certes, mais non usés.

La longue existence de ces villes ne les a pas vieillies prématurément, au contraire, elles sont dotées d'éléments collectifs vitaux que beaucoup de villes de plus récente formation ne possèdent guère ou seulement à l'état embryonnaire et presque toujours inachevé.

Leurs structures donnent à penser qu'un lent mûrissement seul est capable de créer cet équilibre et qu'il faut chercher chez nos prédécesseurs la volonté secrète d'une ordonnance dont le classicisme et la mesure leur font honneur.

En effet dans ces villes la partie civique en constitue le pivot. La grand'place est abondamment complantée, autour d'elle se groupent les éléments pivots de la vie urbaine l'autorité municipale: l'Hôtel de ville, l'autorité religieuse: cathédrale, évêché, l'autorité culturelle: la Commission scolaire, les services importants, les administrations dans l'environnement immédiat (fédérale et provinciale) la palais de justice, la caisse populaire centrale, remarquable exemple de groupement de tous les éléments vitaux de la vie communautaire québécoise. Il y a là également la bibliothèque municipale et ses annexes discothèque, cinémathèque, un seul élément manque au tableau: le centre culturel ou la maison de la pensée ou le centre des arts (encore que je penche vers l'appellation: maison de la culture quelque fumet social qu'on y décèle).

Le voisinage de ces éléments générateurs d'activités essentielles est remarquable. Leur présence près du centre commercial leur permet de faire la liaison nécessaire entre l'intellect et le matériel.

De plus le groupement du centre d'affaires et du centre administratif, culturel et civique est nécessaire. Il permet de localiser au centre de gravité de la ville les fonctions vitales qui densifient la partie centrale, créent le bouillonnement qui lui est nécessaire et accroissent le dynamisme de la cité.

Les romains n'avaient pas procédé autrement. Le forum était là et le cardo et le décumanus et la vie de la cité s'édifiait entre le stade, la palestre et le forum. Les romains ont marqué le monde comme aucun autre peuple n'a su aussi magistralement le faire.

Les vieilles villes du Québec souvent stationnaires sont pourtant remarquablement équipées en vue de la lutte pour l'existence. Qu'on les compare à la plupart des villes naissantes quel monde entre elles!

On ne saurait mieux illustrer l'idée de conglomérat on ne saurait mieux trouver comme exemple au mot: **anarchie.** L'aspect cahotique de ces villes champignons de ces amas de constructions sans âme et sans corps que sont ces agglomérations (qu'elles aient 5,000 ou 30,000 habitants) révèle dès l'abord l'absence totale de souci urbain, du désir de créer.

Elles sont des villes sans charpente de la catégorie des villes cartilagineuse de celles dont l'ossification sera difficile sinon impossible à réaliser.

Leurs fonctions essentielles sont ignorées, les éléments de ces fonctions, dispersés aux quatre coins de la ville, aucun lien organique, mais un embrouillamini, un véritable ramassis de constructions étalées sans ordre sans aucune méthode d'implantation. Ces juxtapositions de construction ne formeront jamais des villes.

Elles ont beau jouer périodiquement au jeu subtil du suffrage universel elles ont beau faire, le coeur n'y est pas, les jambes sont faibles, le thorax est étroit, elles sont mal taillées, elles demeureront des agglomérations vides d'intérêt

si rien n'est tenté pour leur donner cette santé à laquelle elles aspireront un jour. Elles s'étioleront, pâliront et souffriront à grands frais pour tous.

Quelle thérapeutique leur appliquer? Quelles médications leur imposer?

Tout bonnement leur faire comprendre la gravité de leur cas et leur donner à penser qu'elles doivent se plier à un régime rigoureux et ce régime n'est autre que celui de: l'Urbanisme.

Alors seulement ces grands organismes difformes, lymphatique secoués de violentes crises de croissance, pourront se développer selon des normes dont l'efficience n'est plus à prôner, celles des actes réfléchis, des programmes préétablis, des actions concertées.

A l'improvision, aux gestes inconsidérés, à une politique du quotidien, puérile, cahotique, hasardeuse, sans conviction, sans suite, sans but, sans logique sera substituée une authentique planification qui tenant compte des possibilités locales, des contingences régionales, proposera une politique urbaine pensée adaptée aux conditions particulières et qui s'attache à trouver des solutions aux problèmes bien spéciaux de chaque entité distincte qu'est chacune de nos villes.

Comment concevoir un bon équilibre sans des organes moteurs parfaitement conditionnés et convenablement alimentés.

Pour la ville cet organe moteur est le centre civique. La recherche d'un concept du centre civique adapté aux besoins sociaux, au comportement du québécois, aux données climatiques du Québec, adapté également aux grands courants économiques qui à notre insu modèlent le visage de nos cités, cette recherche nous a conduit à étudier un projet qui se concrétise et ne demeure pas une vue de l'esprit.

Une ville nous a demandé de concevoir un centre civique qui réponde à ses besoins essentiels, elle nous a dit que des données de base devaient être précisées puis établies et qu'elle était prête à passer à la matérialisation de ces recherches dans la mesure où elle serait convaincue de leur bien fondé.

Les directives et les lignes maîtresses de l'aménagement d'un centre civique ont été établies. Nous avons par ce centre civique-type cherché à préciser des données primordiales que d'autres reprendront à leur tour et infléchiront dans le sens que les problèmes particuliers auxquels il seront confrontés, leur indiqueront. Il s'agit de TRACY dans le Québec et le plan directeur aménage le territoire pour une population prévue de 30.000 âmes.

Nous retranscrirons ici les diverses données du problème et pour commencer: Les principes d'aménagement du Centre Civique.

Il y a une distinction très nette établie entre les diverses fonctions.

Tout d'abord une voie à grosse circulation et à sens unique le préceint qui ceinture le Centre Civique, une voie de desserte qui double ce préceint et donne accès aux parcs de stationnement situés en chapelet en périphérie du Centre Civique.

Quatre parties essentielles se partagent le territoire; le centre administratif et le centre culturel au sud, le centre commercial à l'ouest, la zone destinée aux établissements d'enseignement au Nord et à l'Est.

Au centre un vaste espace vert municipal traité en partie en parc public et également en plaine de jeux parfaitement aménagée et équipée.

a) la partie parc public complète et prolonge le centre administratif et culturel ainsi que le centre commercial qui ouvrent tous deux largement sur ce vaste espace vert.

b) la partie plaine de jeux qui prolonge, complète et réunit les divers aménagements sportifs de chaque établissement scolaire. Contiguë au centre scolaire elle dessert directement ces grandes écoles et met à la disposition de la population en dehors des heures scolaires un vaste parc des sports utilisable par tous et ce au centre de gravité même de la ville projetée.

Concept du projet

Le premier principe directeur du projet est d'établir une très grande continuité entre les différentes parties du Centre Civique, surtout entre l'Hôtel de Ville, les Centres administratifs, le Centre Culturel et le Centre Commercial.

Le programme général du Centre Civique prévoit en effet de nombreux éléments. Il doit devenir le Centre Civique d'une grande ville industrielle, et par conséquent remplir de multiples fonctions, depuis la plus importante, l'Hôtel de Ville, jusqu'aux différentes écoles et terrains de sport.

Mais il importe essentiellement malgré cette diversité fonctionnelle, que l'ensemble soit marqué par une forte unité intégrant les différentes fonctions du programme et se superposant à elles en les absorbant dans une fonction générale qui en soit la synthèse.

Les auteurs du présent projet contestent en effet la valeur architecturale et urbanistique de nombreux projets de centres civiques, ou même de villes, où les différents éléments du programme sont tout simplement juxtaposés les uns aux autres par une répartition sur le sol qui équivaut à une véritable ségrégation.

Quels que soient les différents éléments du programme, un Centre Civique est un tout qui remplit une fonction générale et qui prend une valeur symbolique. Les projets qui se contentent de faire l'addition des différentes fonctions sont condamnables. Dans le projet présenté, il ne s'agit pas d'une addition, mais d'une intégration. Chaque élément du programme, chaque fonction particulière ont été minutieusement analysés. Chacun d'eux, chacune d'elles trouve sa solution particulière, le plus souvent, en un bâtiment distinct. Mais tous les bâtiments sont reliés, comme soudés les uns aux autres. Ils dépassent la simple addition, la simple juxtaposition. Ils se groupent par éléments fonctionnels pour former, comme les parties d'un corps, un véritable organisme.

Cette unité est surtout marquée pour les éléments administratifs, culturels et commerciaux. Les parties scolaires, dont les fonctions sont plus distinctes, plus particulières, sont plus séparées, tout en formant tout de même un ensemble du côté Nord et Est du terrain.

Sur le côté Sud du terrain, les fonctions administratives forment d'abord un groupe d'où se détache avec le maximum d'importance, l'Hôtel de Ville qui prend la valeur symbolique qui lui revient : la tête de la ville. La cour de Justice Municipale lui est accolée, le centre d'administration provinciale et fédérale est à proximité. C'est déjà un ensemble en soi : c'est une Cité Administrative.

Le Centre Culturel, tout en restant distinct, prolonge la Cité administrative. Les emplacements sont logiques. Ils sont largement reliés aux circulations. Et l'Hôtel de ville est relié directement au Centre Culturel pour exprimer l'idée-force que la Culture de la population est le principal et ultime objectif du corps municipal.

Toujours en étroite continuité le Centre Commercial se déploie le long du côté Ouest du terrain. Lui aussi comprend différents éléments de fonctions diverses : boutiques, magasins nombreux et variés, hôtels, garderie d'enfants, cinémas, bowlings, restaurants, etc. . . . A chaque élément du programme correspond une aile de bâtiment fonctionnellement organisée. Mais là encore l'ensemble n'est pas une simple addition. C'est une composition d'ensemble, c'est un groupe relié lui-même aux groupes précédents.

Cette unité organique et fonctionnelle est renforcée par la circulation des piétons.

Pour celle-ci en effet, nous proposons une large galerie couverte parcourant la totalité du côté sud et du côté Ouest du Centre Civique. Tenant compte des rigoureuses conditions du climat, cette galerie couverte permet en toute saison une circulation pédestre abritée entre Centre administratif, Centre Culturel, et Centre Commercial. En outre, elle est largement reliée à la circulation automobile dont elle est le prolongement logique. En effet, le Centre Civique est entouré, mais non traversé, par quatre voies de circulation automobile suivant le principe de la circulation continue tangentielle.

De ces voies, les voitures peuvent se détacher sur tout le périmètre du Centre et trouver place sur les stationnements prévus en bordure du terrain.

De ces stationnements, les piétons rejoignent alors aisément, et sans traverser de voie automobile, les allées qui leur sont réservées, et tout particulièrement cette galerie couverte de liaison.

Celle-ci cotoie tous les éléments importants du programme. Les boutiques et magasins la bordent, les piétons circulent devant les vitrines. Leur voiture est à proximité, au stationnement. Il y a un enchainement logique et rationel des circulations.

Surtout, cette circulation des piétons devient en toute saison une promenade, qu'elle soit utilitaire ou non. Et sans doute n'est-il pas sans intérêt d'offrir sous ce climat rigoureux la possibilité de se promener toute l'année devant des jardins.

En effet, la galerie couverte est assez large pour que sa dalle de couverture soit par endroit ouverte ou sous couverture vitrée. De petits jardins intérieurs peuvent être traités en serres et permettre même pendant l'hiver le spectacle public des plantes, et des fleurs. Certaines parois de la galerie pourraient être vitrées pour abriter les passants. . . Certaines parties pourraient s'évaser en terrasses de cafés ou de restaurants. Le spectacle aurait un perpétuel attrait. L'ensemble est toujours animé. . . Notre proposition de créer un grand hôtel et trois immeubles de bureaux et d'appartements répond au besoin d'augmenter la densité et de faire du Centre Civique un centre permanent d'activité, donc de vitalité.

Nous ajouterons encore que le parti architectural et urbanistique proposé se prête facilement à une réalisation par étapes. Chaque élément a suffisamment d'unité architecturale pour qu'à chaque étape de réalisation les constructions ne donnent pas le désagréable spectacle d'un corps mutilé, d'un ensemble inachevé.

Organisation du projet

La création d'un vaste espace vert d'où sont bannis les véhicules et sur lequel viennent se disposer des édifices publics et commerciaux dans un cadre de verdure donne l'idée directrice de l'aménagement qui consiste à relier étroitement sur les côtés Sud et Ouest du terrain l'Hôtel de Ville, l'Administration Provinciale, le Centre culturel qui forment tout un ensemble architectural côté Sud, avec le Centre commercial côté Ouest.

L'Hôtel de ville et les administrations fédérales et provinciales font l'objet de deux bâtiments de part et d'autre de la cour municipale et du service de la police.

L'ensemble se déploie sur les côtés d'une grande esplanade à côté d'un grand parc de stationnement. Sur le côté Ouest est rassemblé tout le centre culturel qui prolonge l'Hôtel de Ville.

La circulation pédestre est entièrement indépendante de la circulation pour véhicules : une donnée importante est la circulation couverte pour piétons qui continue et relie le centre administratif et commercial.

La desserte des boutiques et établissements commerciaux par les véhicules reste toujours possible sans qu'une distance trop grande soit à parcourir à pied.

En effet les parcs de stationnement viennent contre les boutiques (à l'arrière) ce qui permet de se trouver tout de suite à l'intérieur et de circuler entièrement à l'abri de la grande voie couverte qui dessert tant le centre commercial que le centre culturel et administratif.

Les trois bâtiments hauts du côté Ouest comprendront une partie inférieure de deux ou trois étages au-dessus d'un rez-de-chaussée sur pilotis qui seront destinés à des bureaux. Ils comportent ensuite un étage vide traversé seulement de piliers et comportant des installations transparentes telles que restaurants, cafés, salles de réunions, etc. . . .

Au-dessus quatre ou cinq étages d'appartements et de studios.

Le pivot du centre culturel est la maison de la pensée qui groupe :

a) un théâtre expérimental
b) une bibliothèque
c) des salles de conférences
d) des salles d'exposition
e) un auditorium
f) un foyer
g) des locaux pour les organismes culturels et sociaux.

Les salles de conférences, les cinémas, les restaurants ainsi que la piscine couverte et le bowling sont situés à l'intérieur même de la composition afin de se marier plus intimement à la nature environnante.

Par contre les grands magasins à chaine, les boutiques sont situés à l'Ouest de la galerie couverte à l'extérieur même du grand ensemble, directement desservis par les parcs de stationnement.

Les établissements d'enseignement

1e — les écoles secondaires de filles et de garçons sont groupées afin de réduire au maximum l'occupation du sol par les bâtiments, un autre effet du groupement de ces deux établissements est la possibilité de faire communiquer les réfectoires et les préaux de ces deux écoles par le truchement de cloisons coulissantes.

Il peut être ainsi facilement obtenu de vastes espaces couverts pouvant servir à des rassemblements importants.

2e — l'école normale régionale
3e — la high school
4e — l'institut de technologie.

Chacune de ces écoles posède l'équipement sportif minimum, les activités sportives et récréatives étant orientées vers la grande plaine de jeux municipale qui leur est contiguë et qui offre aux établissements scolaires des aménagements sportifs infiniment plus complets que ceux auxquels chacun d'eux aurait pu prétendre.

Les liaisons

La séparation parfaite des voies de circulation se présente comme suit:

Pour véhicules:

a) — réseau voyer urbain
b) — voie urbaine de desserte du Centre Civique
c) — accès aux parcs de stationnement.

Pour piétons:

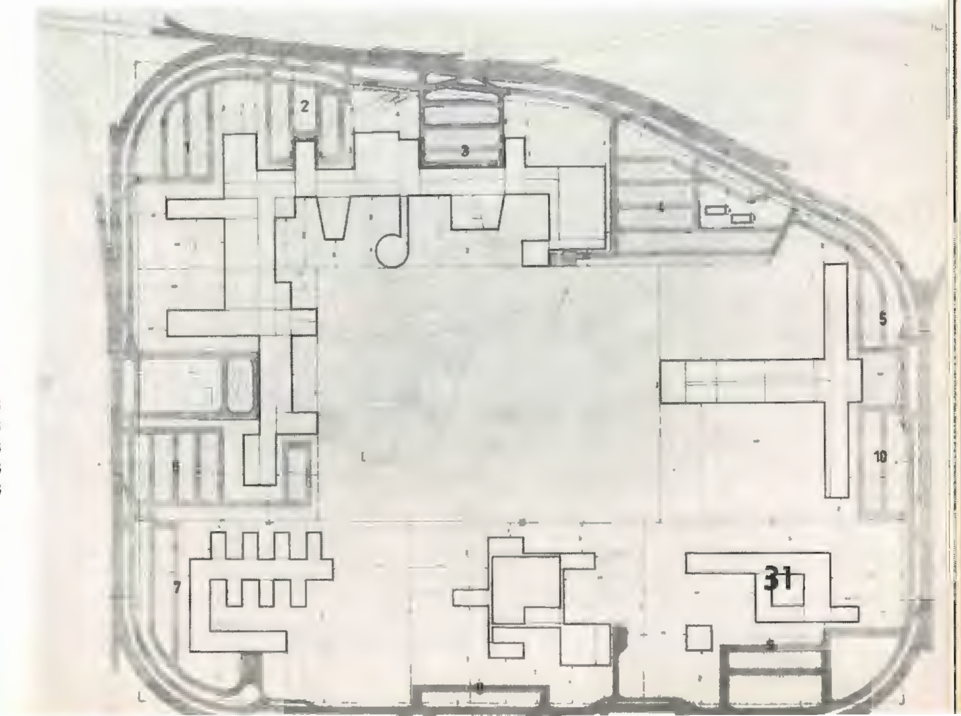
d) — grande galerie couverte reliant le centre administratif et culturel et le centre commercial.
e) — les liaisons pédestres du parc public et de la plaine de jeux.

1—Hôtel de ville
2—Administrations provinciale et fédérale
3—Centre culturel
4—Bureau de poste
5—Hôtel et restaurant
6—Garderie d'enfants
7—Super-marchés
8—Immeubles
9—Cinémas
10—Restaurant
11—Restaurant et piscine couverte
12—Boutiques
13—Fleuristes et serres
14—Galerie couverte
15—Arrêt central d'autobus
16—Stations de service
17—Ecoles secondaires jumelées
18—Ecole normale régionale ou école spécialisée
19—High school
20—Institut de technologie

Projet de Centre Civique à Tracy

Plan de masse
Plan des circulations

1—119 places	6—240 places
2—137 places	7—141 places
3—107 places	8— 80 places
4—304 places	9—112 places
5— 40 places	10— 86 places



Elément du projet

I — **Centre Administratif**

A — Bureau de poste
B — Poste de police
C — Poste de pompiers
D — Hôtel de ville
E — Cour de justice municipale
F — Administrations provinciale et fédérale
G — Parcs de stationnement de 240 stalles.

II — **Centre culturel**

— bibliothèque
— théâtre expérimental
— 3 salles de conférences
— 2 salles d'exposition
— un auditorium
— un foyer
— des locaux pour les associations culturelles.

III — **Centre commercial**

a) trois super-marchés
b) hôtel — 6 étages avec garage pour 40 voitures
c) 5 restaurants et 5 cafés
d) 2 cinémas
e) de 35 à 40 boutiques et magasins
f) de 150 à 200 bureaux
g) 90 appartements et 60 studios
h) 1 piscine couverte
i) 1 garderie d'enfants
j) 1 salle de bowling
k) parcs de stationnement (total 670 stalles approximativement).
l) arrêt central d'autobus (3 autobus)

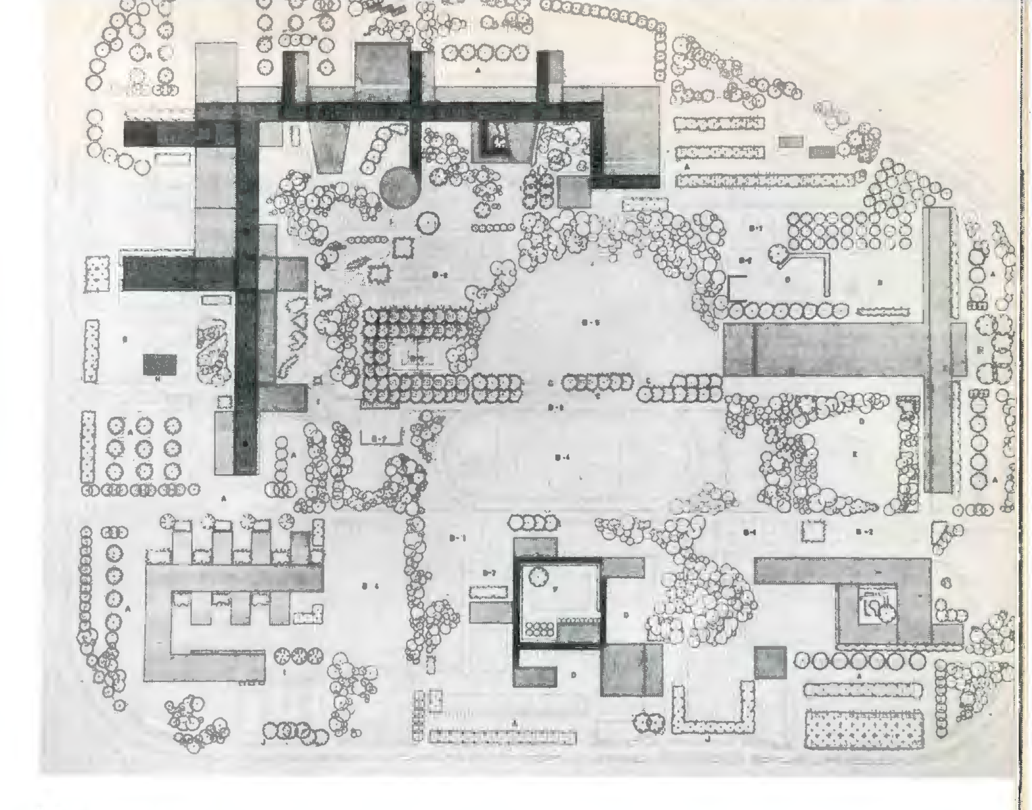
IV — **Centre scolaire**

a) école secondaire régionale de garçons
école secondaire régionale de filles — stationnement de 130 stalles
b) école normale régionale — parc de stationnement de 120 stalles
c) high school — parc de stationnement de 80 stalles
d) institut de technologie — parc de stationnement de 120 stalles.

V — **Espaces verts aménagés**

1 — 4 jardins publics
2 — 1 parc public
3 — 8 terrains de tennis
4 — 2 terrains de balle-molle
5 — 4 terrains de ballon panier
6 — 12 terrains de ballon volant
7 — gradins
8 — théâtre de verdure
9 — 3 places dallées
10 — un stade (piste et pelouse) et terrain de football
11 — un terrain de soccer
12 — divers jeux.

A—Terrains de stationnement
B—Terrains de sports
C—Gradins
D—Terrains de jeux
E—Théâtre de verdure
F—Jardins fermés
G—Jardin de l'Hôtel de Ville
H—Bassin
I—Terrasse dallée
J—Arrêt d'autobus — circulation sous galerie



Plan paysager

Conclusion

Le groupement de tous les éléments communautaires vitaux, du centre administratif et culturel, avec les éléments pivots du centre commercial articulé par la grande voie couverte destinée aux piétons, va donner au centre de la ville une vie très intense. Ce faisceau d'activités diverses trouvant place dans des volumes architecturaux distincts les uns des autres, implique un contrôle architectural rigoureux.

La nécessité d'un architecte en chef et d'un urbaniste en chef qui veilleraient au respect de l'esprit même du projet et à l'unité architecturale de l'ensemble est évidente.

Ce Centre Civique constituera le centre des activités essentielles de la ville et connaîtra la plus grosse concentration de population du fait du foisonnement même de ces activités.

La nature de ce centre et le rôle éminent qu'il va jouer dans l'organisation de la ville, conduisent à traiter avec un soin particulier son aménagement tant sur le plan urbanistique et architectural que paysagiste. Ce sera la plus grosse concentration d'édifices importants de la ville et des investissements très élevés seront faits pour le réaliser.

Il faut donc qu'il soit protégé par un règlement sévère et que le contrôle soit efficace du début à la fin de sa réalisation.

Le choix des architectes appelés à préparer des projets pour divers éléments de ce centre devrait se faire en fonction de leur haute qualification.

Quant au décor architectural, il ne devra point être négligé, car il est un complément essentiel de l'architecture. Il devrait être prévu pour chaque construction importante, une certaine somme destinée à requérir les services d'artistes de talent pour la réalisation des sculptures, céramiques, fresques murales, vitraux, peintures, ferronnerie d'art qui contribueront à faire de ce Centre Civique une réalisation de haute tenue et un musée vivant d'art moderne.

La qualité même de cette réalisation impliquera pour la ville un accroissement considérable de son prestige et exercera une attirance très grande sur les industriels désireux de s'implanter dans une ville organisée et pensée qui se révèle dynamique et dont les autorités savent se montrer audacieuses.

Il reste évident qu'une telle réalisation peut devenir exemplaire si elle est mise au point minutieusement.

La force de composition d'ensemble et de l'intégration, de l'unité qu'elle vise, ne sera effective qu'avec une étude architecturale unique de tous les plans détaillés. C'est à cette condition que le Centre Civique de Tracy, synthèse de toutes les fonctions de la ville, en sera l'image vivante et prestigieuse.

Dressé par l'atelier d'urbanisme Georges Robert — Trois-Rivières et par l'atelier André Wogenscky, Architecte-Urbaniste, Paris



"Le lendemain, le capitaine s'accoutra et fit mettre ses gens en ordre pour aller voir la ville et une montagne qui était adjacente. Le capitaine était accompagné des gentilshommes et de vingt marins. . . . Etant en chemin, nous trouvâmes la terre la plus belle et meilleure qu'on ne saurait voir, toute pleine de chênes aussi beaux que dans les forêts de France, sous lesquels la terre était couverte de glands. . . . Et parmi cette campagne est situé Hochelaga, auprès d'une montagne, qui est aussi labourée et fertile. . . . Après que nous fûmes sortis de la ville, plusieurs hommes et femmes vinrent nous conduire sur la montagne, qui est par nous nommée le MONT ROYAL. . . . Etant sur cette montagne, nous eûmes la vue et la connaissance de plus de trente lieues à l'environ: vers le Nord, il y a une rangée de montagnes, entre lesquelles est la plus belle terre qu'il soit possible de voir, unie et labourable; et au milieu de ces terres, nous voyions le fleuve ou étaient demeurées nos barques. Auquel fleuve va un saut d'eau, le plus impétueux qu'il est possible de voir, lequel était impossible à passer, tant il était large et grand. Il s'en allait au Sud-Ouest, et passait auprès de trois belles montagnes rondes. . . ."

Jacques Cartier 1535

by HAZEN SISE
M.R.A.I.C., A.R.I.B.A.

THE FUTURE OF MOUNT ROYAL

More than 400 years ago, after that first wonder-filled climb through the oak trees, the great Captain recorded his impressions in terms that have proved to be not only accurate, but prophetic. His spirit was lifted, as are ours to-day, by the wide vistas over a beautiful and fertile land . . . . clear out into space, to distant, mountainous horizons. Apparently in the presence of twenty sailors, his first sight of the Lachine Rapids, marking the head of ocean navigation, made it sure that a great port city would one day arise on the slopes below him, and, in naming the mountain, he named the city, and forever linked it with its chief claim to topographical distinction.

How right it was, not only as a practical measure, but commemorative also of Montreal's origins and quality as a city, that a major portion of Mount Royal should have been developed into a park for the perpetual enjoyment of its citizens and their visitors.

And how strange it is that, ever since the founding of the park nearly a hundred years ago, these same citizens have had to engage themselves in what has seemed like a perpetual struggle to protect and preserve the essential nature of the park in the face of a wide variety of schemes that, at worst, were plainly destructive and, at best, would have changed its character.

Today, we are not only still faced with this struggle, but the time has come to ensure an orderly future enlargement of the park to keep pace with the continuing acceleration of the city's growth and importance.

First, however, we should consider a few facts. Mount Royal has never been, and was never intended to be, a formal, urban park designed for intensive use, where many park structures are appropriate and a promenade of great crowds is always part of the fun. On the contrary, it was conceived in 1877 by the great landscapist, Frederick Law Olmstead, as a so-called "natural" wooded landscape, subtly modified for human use . . . . a "romantic" park, if you like; what the French would have called a "parc anglais" at the beginning of the 19th Century. "Parc Boisé" or "forêt aménagée" are also fair descriptions. Such a park is intended for the tranquil enjoyment of Nature . . . . . . and it should always present the greatest possible contrast to the noise, bustle, excitement and gasoline fumes of the city.

Then we must remember that it is really a very small park in relation to the size of greater Montreal. Its 494 acres were ample for the 100,000 or so citizens of Montreal in 1872, when the land was acquired; they are woefully inadequate today. To give you a single and striking contrast, Paris has 102,710 acres of forest park within a radius of twenty miles of its centre . . . . and the nearest, the Bois de Boulogne and the Bois de Vincennes together amount to 4,480 acres. Even the highly artificial and sophisticated Central Park in New York, also designed by Olmstead, but for intensive use, has 840 acres.

As to topography, we proudly call it "the mountain", but it only rises 764 feet above sea level, which has led some rude and sarcastic visitors to refer to it as a hill. If so, it is a hill which rises so precipitously and dramatically on its Eastern and Northern sides that we Montrealers continue to be impressed by it and will continue to call it a mountain. When the surrounding terrain is flat, it makes good human sense to make mountains out of mole-hills.

Several other topographical characteristics must be noted. When you're up there, you have the choice of outward-looking or inward-looking landscapes. From the high ground of the outer rim, particularly in a great arc swinging from South through East to North, you can look so high above the city that it seems to lie remotely below and your eye is carried across an immensity of space, across the St. Lawrence, to the Adirondacks, to the Green Mountains, with the Monteregian Hills, Mont St. Hilaire, Rougemont, Yamaska—Cartier's "trois belles montagnes rondes"—as a foreground perspective. On a clear day, from the Lookout, this is surely one of the world's most beautiful prospects, but let me emphasize that sense of remoteness from the city—an asset which has begun to be destroyed by the walling-in of the park by high buildings on the upper slopes of the city—such as the Montreal General Hospital and certain apartment houses. This trend must at all costs be halted.

The outward-looking views over the city are the most famous and dramatic, but for the refugee from the incessant turmoil of traffic, the inward-looking valleys and bowls between the summits are especially prized because they contain no hint of the city at all. The most beautiful of these areas, and the most popular, is the large natural bowl containing Beaver Lake. This is the most sophisticated part of Mount Royal, a man-made landscape in the romantic tradition:— irregular, but well-composed meadows which should be cleanly bounded by thick walls of foliage at the edges of the wooded areas. But alas! the endless battle between public morality and sound landscape design has here (and almost everywhere else on the mountain) been won by the police. Nearly every lowgrowing tree, bush or shrub that could shelter a pair of lovers or hide a gangster, has been ruthlessly cut down. The whole park thus presents a sadly ragged appearance and the Beaver Lake Pavilion, which was carefully designed to be seen against a solid mass of greenery, has been deprived of its original background and suffers in consequence. This is a difficult problem, but it does not seem to affect the design of forest parks in other lands. Are we less law-abiding? Do the fires of youth burn more strongly in Montreal? It may be so, but I doubt it.

It is this cutting-out of the underbrush that has been a principal cause of soil erosion, which has become a serious problem, particularly on the steepest slopes. The remedy will be costly—involving the planting of quantities of low, soil-binding shrubs or bushes, and in some places retaining walls will be needed—and we can only hope that they will be faced with unobtrusive native masonry; avoiding the Adirondack stone and Jazz-cubist rubble that have defaced Montreal in recent years.

Lastly, we must realize how fortunate it was that most of the broad irregular valley separating the Mount Royal and Outremont summits had been acquired as cemetery lands before the park was established. Of course, these lands really should be part of the park. But, even had they been available, we can assume, on the evidence of Olmstead himself that the City Fathers of his day would never have summoned up sufficient imagination or money to have acquired them and they would certainly have been subdivided for residential construction if the cemetery companies had not got there first. As it is, these wooded cemetery lands, together with the Outremont ridge and summit, form an extremely valuable visual extension of the park towards the North-West, almost doubling its apparent size.

As to administration and "housekeeping", it has been my impression that, apart from a minimum of trimming and grass-cutting, nature was mostly allowed to take its course until the appointment of Mr. Robillard as Director of the Parks and Recreation Department. Since then, reforestation has been instituted on a large scale, certain developmental projects have been completed and others planned for execution whenever opportunity seems ripe. These plans are of great significance and must be carefully analysed.

But, before doing so, I want to draw attention to the most important and long-standing rule of administration that was rigidly enforced until recent years:—I mean the prohibition against automobiles penetrating the park. I can remember the happy day when a Mayor of Montreal was stopped by the police when he thought himself privileged to drive his car on the mountain.

This regulation has always been considered of fundamental importance for preservation of the essential quality of the park and its wisdom has frequently been remarked on by visitors to Montreal. In fact, it is so important that many people, myself included, believe that it should be the inflexible, guiding principle of all plans for further development of the park. The case was clearly stated in a letter from the Montreal Parks & Playgrounds Association to the Executive Committee of the City Council in February 1959:

MOUNT ROYAL

· DESIGN MAP ·

1877

Design for Mount Royal Park by Frederic OLMSTED. 1877.

Plan du parc Mont-Royal dressé par Frédéric OLMSTED. 1877.

General photographic plan of Mount Royal Park.

Plan d'ensemble photographique du parc Mont-Royal.

PARC MONT-ROYAL PARK

LÉGENDE		LEGEND
RESTAURANT	1	RESTAURANT
LAC AUX CASTORS	2	BEAVER LAKE
POSTE DE POLICE	3	POLICE STATION
STATIONNEMENTS	4	PARKING
ÉCURIE	5	STABLE
CHALET	6	CHALET
ANTENNE DE TÉLÉVISION	7	TELEVISION TOWER
POINT DE VUE	8	LOOK-OUT
CROIX	9	CROSS
MONUMENT SIR GEO E CARTIER	10	SIR GEO E CARTIER MONUMENT
BUREAU-CHEF DES INCENDIES	11	FIRE DEPT HEAD OFFICE
STADE MOLSON	12	MOLSON STADIUM
PARC JEANNE-MANCE	13	JEANNE-MANCE PARK
HOPITAL GÉNÉRALE DE MONTRÉAL	14	MONTREAL GENERAL
ABREUVOIRS A CHEVAUX	A	HORSE-TROUGH
STALLES POUR CHEVAUX	B	HORSE PARKING

"The quality which has heretofore distinguished Mount Royal Park and made it famous is that it has provided a refuge of tranquility and beauty in the heart of the great metropolis. As city life becomes progressively more noisy, hectic and uncomfortable such a refuge, within relatively easy reach for the citizens, becomes more and more valuable, especially as the free open countryside is pushed further and further away from the city limits.

For important values received, it is inevitable that we must all pay a price, and in the motor age the price of tranquility is the absence of automobile traffic. We fully agree to the necessity of easy access and ample parking spaces being provided *at the periphery* of the park but we believe most strongly that the building of automobile traffic routes or parking lots within the park itself will lead to a destruction of its most valuable asset."



Camilien-Houde road through the Mountain.
Voie Camilien-Houde passant à travers la Montagne.





It is in the light of this principle that I believe we should examine current plans for the development of the park. When M. Robillard took over responsibility, he found the park in a sadly run-down condition. Also, he appears to have felt that many new recreational buildings and installations were needed. However, he wisely decided that nothing should be done until a Master Plan had been prepared. In July 1954, the firm of Clarke & Rapuano of New York was engaged to prepare a Master Plan and report, it being evidently the opinion of city officials that no Canadian firm of landscape architects could couple sufficient skill with the necessary resources to accomplish such a large task.

Clarke & Rapuano are reputable landscape architects, who in recent years have specialized in the design of parkways and throughways. But, no matter how able the designer, I do not have to emphasize that the validity of the result depends to a great extent on the soundness of the "program"; on the soundness of the instructions given to the designer.

It is when one examines the instructions published in the Montreal newspapers on July 30th, 1954, that one begins to see the appearance of a divergence of views on the question:—*What kind of a park should Mount Royal be?*

These instructions can be grouped in three sections:—

(1st) Obviously necessary works of conservation and development of park amenities such as reforestation, erosion control, footpaths, picnic areas, bridle-paths, ski-trails, sports areas East of Park Ave. and so forth.

(2nd) Provision of new buildings and installations, some necessary and some, in my opinion, questionable. In listing them, I am going to omit the Concert Hall and indoor theatre seating 1,000, which are now to be built somewhere else:— Two outdoor amphitheatres, one seating 10,000, the other for theatrical use seating 1,000; riding stables with indoor and outdoor riding rings; a new police station; a geological museum; new "Vespasiennes" (comfort stations)—or "Camilliennes" as we Montrealers sometimes like to call them; one or more bus stations and refreshment stands; two new restaurants, one of which has already been built at Beaver Lake. Clarke & Rapuano's preliminary Master Plan also showed a sizeable park administration building within a few hundred feet of Beaver Lake.

Now, it would obviously be nice to have all these things and so I have no intention of arguing their relative merits.



To me, the important question is a more fundamental one: Can all these buildings and structures be added to a park of only 494 acres without abusing its essential quality as a quiet, spacious and, above all, a *rural* contrast to the clamour, congestion and nervous strain of the great city surrounding it?

(3rd) Provision of an automobile parkway, sufficient parking lots and an improved road to the Chalet and its important lookout. Here we have a decisive turning point in the history of the park; the beginnings of an inexhaustible and uncontrollable flood of motor cars; a clear departure from the wise and traditional attitude defined by the Parks and Playgrounds Association quoted above.

The parkway was, of course, the Remembrance Road — Camilien Houde Parkway which is now built. It is dramatic and has proved to be extremely popular, but few Montrealers realize that, as it stands today, it embodies a defect that may have serious consequences. The width of its western section is four lanes divided, but the eastern section is only two lanes wide, so that it is incapable of accommodating the future volume of traffic. On week-ends it is already seriously congested.

The eastern section is narrow because Clarke & Rapuano believed, and with reason, that to cut four lanes into the steep north-western slope of the mountain would produce an unacceptable disfigurement in the shape of an extensive rock cut. And so, to accommodate future traffic, the Preliminary Master Plan showed another parkway, branching from Remembrance Road just South-West of the Beaver Lake Pavilion and following a semi-circular course round the South, East and North-East slopes to join the Camilien Houde Parkway near Mount Royal Avenue. When built, this so-called loop-road would be one way West to East and the Camilien Houde Parkway would then become one way East to West.

Please note that this loop-road would pass through the Beaver Lake bowl and within about 75 ft. of the lake. Since it would have to be cut into the steep slopes above Cedar and Pine Avenues, there would be no possibility of parking lots even if they were desirable. This would be a throughway for city traffic and quite useless as an access road to the park. Even the Remembrance Road—Camilien Houde Parkway appears to be used more as a throughway than as an access road to the park. The park is thus being



made to suffer for the planning deficiencies of the city as a whole.

Because Mount Royal Park, combined with the cemeteries and the University of Montreal property, form such a large island in the centre of the city, one could not object too strongly to the Camilien Houde Parkway provided that it could do its job properly, without the need of the future loop-road, which would, in my opinion, be a disaster for the park. Not only would it interpose another "gasoline curtain" (in addition to Pine and Cedar Avenues) between the park and the centre of the city, it would also ruin the Beaver Lake area, the most beautiful landscape in the park. And all this encroachment would be for the sake of city traffic — not for park purposes.

There were, and still are, two possible methods of doubling the capacity of the Camilien Houde parkway without extensive rock cuts. On behalf of the Parks & Playgrounds Association, these possibilities were worked out by Mr.

Beaver Lake and surroundings.
Lac aux Castors et ses environs.

Fishing tournament at Beaver Lake.
Tournoi de pêche au Lac-aux-Castors.

Gilles Gagnon and myself in 1957. They were described in a letter to the Executive Committee of the City Council of May 30th, 1957, but as far as I know, their possibilities were never explored from an engineering point of view. I mention this because they still seem the best means of avoiding the fatal loop-road.

Now let's look at the branch road from the West end of the Camilien Houde Parkway to the Chalet, which was mentioned in the published instructions and was shown on the Clarke & Rapuano plan terminating in a large parking lot behind the Chalet. Mr. Robillard has recently proposed that this should be a double decked structure following the line of the existing carriage road, with motor traffic on the lower level and a pedestrian promenade on top.

Here we have motor traffic brought into the very centre of the park, over a distance which can be walked in ten minutes or less and is, in fact, a favorite promenade. If old people or invalids wish to visit the Lookout, they could



The Art Centre.
Le Centre d'Art.

Restaurant. Beaver Lake.
Restaurant. Lac-aux-Castors.

be accommodated in small electric busses if horse cabs are considered objectionable because of a little horse manure on the road. One wonders how our forefathers managed to survive until the motor age!

The parking lot behind the Chalet will swallow a large and pleasant area, but one asks whether it can ever be big enough; one asks also whether the whole mountain top would in the future be big enough to park the cars attracted by the superb view from the Lookout, especially if the Chalet is supplemented by a decent restaurant which Mr. Robillard contemplates building under the Lookout. As presently planned, I predict that, on a fine week-end afternoon, the Chalet parking lot will be quickly filled and the dead-end road will be jammed with angry, honking drivers seeking to turn around and get out again.

This brings us back to the price that must be paid for beauty and tranquility — in this case a ten minute walk; is that too much?

At this point I want to make two things quite clear. First, the Clarke & Rapuano Master Plan has never been approved as a whole by the City Council. It therefore has no official sanction, but the engineering drawings for the loop-road have been made and I believe that permission has been granted to undertake engineering studies for the road to the Chalet. Should we not ask ourselves whether it is a wise procedure to seek Council approval for bits and pieces of a Master Plan before the plan is discussed and approved as a whole? Would the Council, for instance, have approved the present state of the Camilien Houde Parkway if they had clearly understood that a later consequence would be the loop-road?

Second, I do not pretend to think that effective developmental planning for Mount Royal Park, which at the same time will preserve its unique values, is going to be either easy or inexpensive. Mr. Robillard, now the Director of the City Planning Dept. as well as Director of Parks has my full sympathy. The most difficult and expensive, as well as the most urgent, requirement is the provision of more parking lots around the periphery, but outside the park boundaries. We cannot afford to lose any more park area.

Then there is the very special problem of the Lookout, which is a great tourist attraction and which many Montrealers want to visit without necessarily using the rest of the park. Eventually this will probably need a radical solution, such as a buried funicular railway, a tunnel into the mountain with elevators to the Chalet as at Whiteface Mountain in the Adirondaks, or even an endless loop of elevators from a stop on the mooted rapid transit line through the C.N.R. tunnel.

So far, I have only tried to discuss and analyse problems of development planning within the park itself, on which there has been a great deal of public controversy. When we examine other aspects, such as the future enlargement of the park, its protection from intrusion of unsuitable building schemes, and measures to prevent a walling-in of the mountain by high buildings, we have a happier tale to tell.

In the sad, but instructive, little book that Olmstead published in 1881, in which he revealed the frustrations and imbecilities he had suffered at the hands of the City Council and the Park Commissioners, he pleaded that certain salients of private property projecting into the park should be expropriated, so that the park could be filled out to its natural street boundaries, namely Pine Avenue, Cedar Avenue and Côte des Neiges Road. Unfortunately this was never done when it could have been done cheaply. In 1959, a sharp public controversy arose over a scheme to erect a number of high apartment buildings on one of these salients: the old Childrens' Memorial Hospital property north of Cedar Avenue. Concurrently, an equally fierce controversy arose over an even bigger scheme to erect high-rise apartments on cemetery land on either side of the East end of the Camilien Houde Parkway.

Luckily, both these schemes were defeated by pressure of public opinion, but other, similar schemes were being whispered about. In January, 1960, I believe at the suggestion of Mr. and Mrs. Van Ginkel, an informal committee of citizens was called together under the energetic chairmanship of Mr. Michel Chevalier to find ways to enlarge the park and forever put an end to the unsuitable and usually destructive schemes that have cropped up year after year since the park was founded. This committee, which later called itself the Citizens' Planning Committee for Mount Royal consisted of about twelve active members: businessmen, lawyers, journalists, planners, including three members of our Association: Blanche Van Ginkel, Harry Mayerovitch and myself; also our friend and "conferencier" Jacques Simard, and our guest, the City Planner Sandy Van Ginkel. The detailed planning studies that resulted were contributed by the Van Ginkel Associates.

The recommendations of this committee were published in June 1960 and can be summarized in three parts:—

(1st) An enlarged and logical boundary to follow street lines which, at the same time followed reasonable contours. These were decided to be Park Avenue, Pine Avenue, Côte des Neiges Road, Guyard, Louis Colin, Maplewood and Mount Royal with certain of its kinks straightened out.

(2nd) Such an enlarged boundary would contain three classifications of non-conforming occupancies, each of which should be placed under a separate set of regulations. *First,* the cemeteries would be considered as important visual extensions of the existing park. They would simply be forbidden to sell any of their land except to the Park Authority. *Second,* the public institutions such as the University of Montreal, McGill University, the hospitals, the Vincent d'Indy Institute, etc. These would be subjected to reasonable height restriction for new buildings and it was suggested that the Park Authority might, in consultation with them, develop and maintain the landscaping of their grounds. *Third,* the private properties. These would be restricted to their present types of occupancy, and they would be homologated for future acquisition by the Park Authority. It was suggested that a special fund should be created and added to year by year for acquisition of these properties on appropriate future occasions. This was envisaged as a long ranged operation, to be carried out gradually over a considerable number of years.

(3rd) The restriction of building heights in certain defined areas surrounding the enlarged park. These regulations would be defined as a certain height above sea level rather than a certain height above street grade.

It was also suggested to the Westmount City Council that, as a corollary to the main plan, a certain number of acquisitions of private properties between the Westmount summit and Côte des Neiges would have the happy effect of linking the Westmount Summit Park with Mount Royal Park both visually and functionally.



Two more points must be made. The Citizens' Planning Committee for Mount Royal did not attempt to define how the Park Authority should be set up or under whose jurisdiction it should operate; it was merely noted that three municipalities — Montreal, Outremont and Westmount — were directly involved. Then also, the Committee did not concern itself with the developmental problems within the park that I have already discussed.

I am happy to report that these recommendations appear to have been well received by the public and it was most gratifying that, with the exception of the height restrictions, they were endorsed by the present administration of Montreal. No doubt the height restrictions will be considered later. Since the P.Q.A.A. passed a resolution condemning high buildings on the upper slopes of the city at its 1957 conference, I hope this year's conference will pass a stronger resolution of enlarged scope.

So we have two separate aspects to consider. Enlargement and protection have received a considerable measure of public support; development schemes within the park have aroused considerable apprehension and controversy. It has been suggested that one school of thought wants to turn the park into a Coney Island. This is, of course, an exaggeration, but this group are very sincere in wishing the park to be more intensively used. They say, in effect: this is the motor age; people are accustomed to getting places in automobiles, so automobiles should be allowed in the Park. This is a democratically persuasive argument and will doubtless be enthusiastically echoed by many unthinking and lazy people. I hope I have shown it to be a destructive principle because the ever-increasing pressure of motor traffic will pour in and engulf and destroy the important human values that have hitherto made Mount Royal so famous and so prized.

Text delivered to the P.Q.A.A.

books received

Due to the amount of time consumed by preparations for the National Planning Conference, it has not been possible to review the new publications received at the National Office. These are listed below and may be reviewed in a later issue. They are being added to our planning library.

CONTROL OF HIGHWAY ACCESS
by Ross D. Netherton
Published by The University of Wisconsin Press, 430 Sterling Court, Madison 6, Wisconsin. (To be released on October 11, 1963) $10.00

LAND FOR LIVING
Published by the Lower Mainland Regional Planning Board, 426 Columbia Street, New Westminster, B.C., ($2.00 to those living outside the region) together with three supplementary studies:

The Urban Frontier, Part I ($1.00)
Dynamics of Residential Land Settlement ($2.00)
Countryside to Suburb ($2.00)

URBAN LAND USE PLANNING
by F. Stuart Chapin, Jr.
A re-issue, now published by the University of Illinois Press, Urbana, Illinois. $6.95

FACE OF THE METROPOLIS
by Martin Meyerson
with Jacqueline Tyrwhitt, Brian Falk, Patricia Sekler
Sponsored by ACTION, The National Council for Good Cities, and published by Random House, New York. $2.95

HALIFAX REGION HOUSING SURVEY
A Planning and Housing Study of the Halifax and Dartmouth Metropolitan Area, 1960-1963.
H. S. Coblentz, AIP, MTPI, Director, Halifax Housing Survey, Box 820, Armdale, Nova Scotia

KENTVILLE LOOKS FORWARD
Prepared by the Town Planning Board of the Town of Kentville, Nova Scotia.

CONSOLIDATING POLICE FUNCTION IN METROPOLITAN AREAS
by Max A. Pock $1.00

INTERSTATE METROPOLITAN AREAS
by John M. Winters $2.00
Both published by Michigan Legal Publications, The University of Michigan Law School, 1039 Legal Research Building, Ann Arbor, Michigan.

KEY TO COMMUNITY

1. Community and Development — Per Stensland
2. Community Program Planning — H. R. Baker
3. The Self-Survey in Saskatchewan Communities — Vernon W. Larsen
4. Organizing for Co-ordinated Effort in Communities — Vernon W. Larsen
5. Evaluating Community Programs — Darwin D. Solomon
6. Agency Resources for Development — Darwin D. Solomon

Series of pamphlets published by the Centre for Community Studies Kirk Hall, University of Saskatchewan, Saskatoon. Single copies: 35c each; any three copies: $1.00; bulk orders of four or more copies: 25c per copy.

HOUSING IN SWEDEN
HOUSING IN THE UNITED KINGDOM
RELATING PUBLIC HOUSING ABROAD TO CANADIAN PUBLIC HOUSING
Three reports by P. E. H. Brady, Executive Director Metropolitan Toronto Housing Authority, 20 Eglinton Avenue East, Toronto 12.

PLANNING REPORTS
Town of Nation — General Plan: 1961 — Analysis of Survey
Town of Raymond — General Plan: 1962 — Analysis of Survey
City of Lethbridge — General Plan: 1960 — Analysis of Survey, Part 5: August 1962, "Parking"
City of Lethbridge — General Plan: 1960 — Analysis of Survey, Part 5: December 1962, "Communications"
All publications of The Oldman River District Planning Commission, 909-4th Avenue South, Lethbridge, Alberta.

New Publications Available from CPAC

CANADIAN SETTLEMENT: AN APPRAISAL
by Norman Pearson
Background paper for H.R.H. The Duke of Edinburgh's Second Commonwealth Study Conference on the Human Consequences of the Changing Industrial Environment in the Commonwealth and Empire — Canada, May 13 — June 6 1962. 25 cents.

L'URBANISME AU SERVICE DE L'HOMME
par Georges Robert
Causerie prononcée lors des Journées Internationales du Film sur l'Urbanisme, à Trois-Rivières, les 8 et 9 février, 1963. Gratis.

CITIES IN THE SUBURBS
by Humphrey Carver
An examination of factors which have contributed to a sense of community in older cities, and of proposals by modern planners for achieving the same quality today. Illustrated with line drawings and photographs, 132 pages. $4.95

AN AUDITORIUM FOR REGINA
A report of a committee set up by the Regina Branch of CPAC to investigate the need for an auditorium in the city. The structure had been suggested as a Centenary project, and the committee's method of evaluating the type of building required, its capacity, location etc. will be a valuable guide to other communities considering similar projects. Free.

ZONING AND THE SMALL COMMUNITY
by Earl A. Levin
An examination of zoning as a tool of the planning process, with special reference to the smaller urban areas. Model Zoning By-laws for a town, a village and a rural municipality in Saskatchewan are included. 75 cents.

THE CITIZEN'S GUIDE TO PLANNING
By Herbert H. Smith
An outline of the need for planning, the process involved, and the role of the citizen. 106 pages. $2.00.

LA RÉALISATION DE CE NUMÉRO SPÉCIAL A ÉTÉ POSSIBLE GRÂCE À L'AIDE PRÉCIEUSE

du Ministère des Affaires Culturelles du Québec
de l'Office provincial de Publicité
de l'Office du Tourisme du Québec
de l'Inventaire des Oeuvres d'Art du Québec
du Service des Parcs de Montréal
de la Division du Québec de l'A.C.U.
et de nos Annonceurs.

